# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 49. | 1. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.


Inhalt.



## An die Leser.

Mit dem heutigen Tage gehen die Geschäfte der Schriftleitung auf den Unterzeichneten über. Ich hoffe, dass es mir gelingen wird, die Zeitung, welche in den letzten Jahren dank den vereinigten Anstrengungen aller Mitwirkenden und den ausgezeichneten Arbeiten meines Herrn Vorgängers immer grössere Verbreitung und Anerkennung gefunden hat, auf ihrer jetzigen Höhe zu erhalten, sie weiter zu fördern, und so das von den Vereinsverwaltungen durch die Uebertragung des Amtes mir bewiesene Vertrauen zu rechtfertigen. Hierzu bedarf es neben der eigenen Arbeit vor allem der fortwährenden thätigen Mitwirkung aller der Kreise, deren Interessen die Zeitung gewidmet ist und in denen sie hauptsächlich gelesen wird. Wenngleich ihr schon jetzt eine grössere Anzahl hochgeschätzter Mitarbeiter zur Seite steht, so kann sie doch durch eine fortdauernde Erweiterung dieses Kreises nur gewinnen. Die Aufgabe dieser Zeitung besteht darin, sowohl ein getreues Bild von den thatsächlichen Vorgängen auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens und der mit ihm zusammenhängenden Zweige des gesammten wirthschaftlichen Lebens zu bieten, als auch für die geistige Verarbeitung des Thatsächlichen zu sorgen, neuen daran sich anknüpfenden Gedanken und Anschauungen Raum zu geben. Dies kann nur bei einer lebendigen Wechselwirkung zwischen der Zeitung und der Praxis des Eisenbahnlebens und der verwandten Gebiete geschehen.

Deshalb geht zunächst auf diesem Wege meine Bitte an alle Leser und Freunde dieser Zeitung, sie durch Mittheilungen aus dem gesammten Verkehrsleben und durch daran sich knüpfende Erörterungen auch fernerhin zu unterstützen. Es wird hierzu keineswegs immer einer umfangreichen selbständigen Bearbeitung bedürfen, in vielen Fällen wird die abschriftliche Mittheilung erlassener Verfügungen, ein Ausschnitt aus den Amts- und Verordnungsblättern der Verwaltungen oder aus anderen Zeitungen, namentlich solchen, welche ihrer rein örtlichen Bedeutung wegen von den regelmässigen Berichterstattern nicht gelesen werden können, genügen. Auch kurze Anregungen, selbst wenn sie in fragender Form geschehen, werden hierzu dienen können.

Diese meine Bitte richtet sich auch namentlich an die den österreichisch-ungarischen Verwaltungen angehörigen Leser. Da der Sitz der Zeitung Berlin ist, so kann das natürliche Uebergewicht, welches infolgedessen in ihr die im Deutschen Reich und insbesondere in Preussen schwebenden Fragen erhalten, nur durch eine möglichst umfangreiche und häufige Mittheilung und Erörterung österreichisch-ungarischer Angelegenheiten einigermaassen ausgeglichen werden.

Wenn ich mich der Hoffnung hingebe, der Zeitung, ohne dass ihr regelmässiger Umfang sich vergrössert, immer wieder neue Kräfte und neuen Stoff zuzuführen, so bitte ich schliesslich doch vor allem die geehrten bisherigen Mitarbeiter, sie auch fernerhin durch ihre Beiträge unterstützen und fördern zu wollen.

Berlin, 1. Juli 1899. v. Mühlenfels.

# Ueber den Betrieb der Lokalbahnen.

Von Professor **Alfred Birk in Prag.**

Bei der grossen Verschiedenheit, die in Deutschland und Oesterreich rücksichtlich der Auffassung des Begriffes einer Lokalbahn im allgemeinen noch immer obwaltet, erscheint es mir unerlässlich, zunächst zu bemerken, dass sich die folgenden Erörterungen durchwegs auf Lokalbahnen im Sinne der Bestimmungen des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" beziehen. Hiernach sind Lokalbahnen alle Bahnen untergeordneter Bedeutung, welche dem öffentlichen Verkehr, jedoch vorwiegend dem Nahverkehr dienen, mittelst Maschinenkraft betrieben werden und bei welchen in der Regel die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten wird. Die Spurweite ist selbstverständlich gleichgültig. Kleinbahnen, die nur durch ihre geringere Verkehrsbedeutung gekennzeichnet sind, müssen nach dieser Begriffserklärung den Lokalbahnen beigezählt werden.

Wenn man die finanziellen Ergebnisse der Lokalbahnen und zwar nicht allein jener Deutschlands und Oesterreich-Ungarns, sondern auch anderer europäischer Staaten betrachtet, so findet man, dass sich nur bei wenigen Bahnen das Anlagekapital angemessen verzinst. In der weitaus überwiegenden Mehrzahl der Fälle ist die Rente dieser Bahnen eine überaus bescheidene; man wäre — sofern dieses Ergebniss allein als maassgebend ins Auge gefasst werden dürfte — geradezu versucht, an der Bauwürdigkeit solcher Schienenwege zu zweifeln. Hierzu tritt nicht selten die weitere Erscheinung, dass eine Steigerung des Verkehres, die auf eine Besserung der Verhältnisse hinweist, nicht zu beobachten ist. Ein regelloses Schwanken oder ein Verbleiben in der gleich anfangs erreichten Höhe bildet mitunter fast ein Kennzeichen des Personen- und Güterverkehres vieler Lokalbahnen, während auf den Hauptbahnen und selbst auch auf Nebenbahnen die Zunahme des Verkehres nahezu stetig ist.

Ich stehe nun durchaus nicht auf dem Standpunkte, dass für die Beurtheilung des volkswirthschaftlichen Werthes einer Lokalbahn — wenn wir eben nur von dieser sprechen wollen — die Höhe des erzielten Reingewinnes für sich allein in Betracht kommt. Es müssen vielmehr auch die mittelbaren Vortheile, die in dem Aufschwung der wirthschaftlichen Verhältnisse infolge des Lokalbahnbetriebes zum Ausdrucke gelangen, voll in Erwägung gezogen werden. Ich möchte in dieser Beziehung auf zwei klassische Zeugen verweisen: auf die sächsischen Schmalspurbahnen und auf die steiermärkischen Landesbahnen. In dem gediegenen Werke, das Oberfinanzrath Ledig und Rechnungsrath Ulbricht über die schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen vor einigen Jahren veröffentlicht haben*), wird ausführlich erörtert, welch grossen indirekten Nutzen diese Schmalspurbahnen, deren Anlagekapital im Jahre 1894 mit 0,204 % sich verzinste, dem Lande bisher einbrachten und noch immer einbringen. Sie haben den Hauptbahnen durch die Steigerung des Güterverkehres einen Ueberschuss zugeführt, der — zu Gunsten der Schmalspurbahnen verrechnet — die Verzinsung des Anlagekapitals der letzteren für das Jahr 1894 auf 1,637 % anwachsen lassen würde. Sie haben zahlreiche neue Industrien geschaffen, in den Einkommenverhältnissen einen erheblichen, die allgemeine prozentuale Erhöhung übersteigenden Aufschwung herbeigeführt und die Werthverhältnisse von Grund und Boden beträchtlich gesteigert, also das Nationalvermögen vermehrt.

Aehnlich entwickeln sich die Verhältnisse in Steiermark. In seinem an den Landtag erstatteten Berichte über die Durchführung des im Jahre 1890 sanktionirten Gesetzes über die Förderung des Lokaleisenbahnwesens in Steiermark äussert sich der Landesausschuss im Hinblick auf die Betriebsergebnisse der Schmalspurbahnen im Jahre 1895 folgendermaassen: „Im ganzen genommen können die Betriebsergebnisse als nicht unbefriedigende bezeichnet werden; wenn auch die Erträgnisse nicht die seinerzeit angehoffte Höhe erreichten, so kann doch heute schon konstatirt werden, dass sich fast in allen Thälern, in welche solche geführt worden sind, ein merkbarer Aufschwung der wirthschaftlichen Verhältnisse erkennen lässt, daher diese Verkehrsanlagen ihrem eigentlichen Hauptzwecke, für die sie geschaffen wurden, vollkommen entsprechen. Wenn auch heute noch das Land für einen Theil des zur Verzinsung und Amortisation der investirten Kapitalien nöthigen Betrages aufzukommen hat, so ist diese, für dessen finanzielle Verhältnisse geringe Summe wohl angewandt, abgesehen davon, dass durch die Hebung der Steuerkraft der betreffenden Landestheile diese Beträge dem Landesfonds wieder indirekt zufliessen."

Das ist eine Eisenbahnpolitik, die freilich nur der Staat, eine Provinz, ein Land, die nur Bezirke, Gemeinden oder Interessenten treiben können, denen eben auch jener indirekte Nutzen zum Theile wieder zufliesst. Das ist eine gesunde Eisenbahnpolitik, in welcher das Heil, die Zukunft des Lokalbahnwesens liegt. Das Privatkapital kann sich zum Baue solcher Bahnen naturgemäss nicht hergeben; es muss eine unmittelbare Verzinsung finden.

In allen Fällen aber, es möge sich nun vornehmlich um Erreichung einer angemessenen direkten Rente, oder hauptsächlich um die Hebung des Volkswohlstandes im allgemeinen handeln, immer bleibt es eine der ersten und wichtigsten Aufgaben jeder Betriebsverwaltung, die Lebensfähigkeit der Lokalbahn, wie sie zunächst in dem Rentenerträgniss sich offenbart, nach Möglichkeit zu steigern. Diese Möglichkeit ist meiner Anschauung nach mehr oder weniger auf allen Bahnen gegeben. Die nachfolgenden Darlegungen bezwecken nun, in Kürze jene Mittel zu erörtern, durch welche die in den Lokalbahnen — ich möchte sagen, schlummernde — Lebenskraft geweckt und erhalten und auch gesteigert werden kann.

So wenig man beim Betriebe der ersten Eisenbahnen sich sofort von den Gewohnheiten und Gebräuchen der „Postkutschenexpedition" loszureissen vermochte, so wenig war man bisher imstande, sich beim Betriebe der Lokalbahnen dem überaus mächtigen Einflusse der Organisation der Hauptbahnen zu entziehen. Vereinzelt ist wohl mit dem einen oder anderen Systeme zum Theile gebrochen worden; ich citire nur die sächsischen und steiermärkischen Schmalspurbahnen, auf die wir noch zurückkommen werden; aber was in der angedeuteten Richtung im grossen ganzen bisher geschehen ist, erscheint nicht geeignet, den Betrieb der Lokalbahnen wirklich rationell zu gestalten. Nicht allein der Bau der Lokalbahnen muss nach ganz anderen Regeln erfolgen, als der Bau der Hauptbahnen; auch der Betrieb der ersteren muss sich nach anderen Grundsätzen abwickeln, als der Betrieb der letzteren. Wie wenig wird diese fast selbstverständliche Bedingung für eine wirthschaftliche Entwickelung unseres Lokalbahnwesens im allgemeinen beobachtet! Die Betriebsorganisation, die Anordnung und Durchführung des Zugverkehres zeigen bei der überwiegenden Mehrzahl aller Lokalbahnen eine fast innige Anlehnung an die einschlägigen Bestimmungen und Verhältnisse der Hauptbahnen. Nicht selten liegt der ganze Unterschied zwischen jenen und diesen in einer Verminderung der Züge und des Betriebspersonals, in einer oft ganz belanglosen Vereinfachung des Geschäftsganges — kurz in

*) Leipzig, Verlag von Wilhelm Engelmann, 1895.

Aeusserlichkeiten, die mit dem Wesen der Lokalbahn nur in losem Zusammenhange stehen.

Maassgebend für den Charakter des Betriebes ist der Charakter der Bahn, der wieder durch die besonderen Aufgaben derselben bestimmt wird. Eine Aufgabe, wie sie im Gegensatze zu den Hauptbahnen den Lokalbahnen als den dem Nahverkehre dienenden Bahnen vor allem zukommt, ist die Aufsaugung des schon durch die Hauptbahnen auf engere Bezirke begrenzten Strassenverkehres. Diese Aufgabe ist überaus schwierig und wird von den modernen Lokalbahnen fast ausnahmslos nicht oder doch nur in geringem Grade erfüllt. Ich glaube aber, dass sie — wenigstens innerhalb der durch örtliche Verhältnisse naturgemäss gezogenen Grenzen — viel vollkommener erfüllt werden kann, als dies allgemein der Fall ist. Eine zweckmässige Tarifpolitik bleibt hierbei immer einer der wichtigsten Faktoren; auf die Besprechung derselben will ich als Betriebstechniker jedoch an dieser Stelle nicht eingehen. Sie bildet auch nicht den einzigen Schlüssel zur Lösung der gestellten Aufgabe; ebenso wichtig, ja unter Umständen selbst noch wichtiger ist ein zweckmässiger Zugverkehr.

Jeder Fachmann, der je einen Fahrplan für eine neu geschaffene Lokalbahn aufzustellen hatte, kennt die grossen Schwierigkeiten, die sich bei dieser Arbeit aufthürmen und die alle Bemühungen, sie in wirklich zweckentsprechender Weise zu lösen, gewöhnlich ganz erfolglos werden lassen. Es liegen in der Regel sich widersprechende Forderungen vor. Auf der einen Seite stehen die als unabänderliche Normen geltenden Verkehrsbedingungen: es sollen nur gemischte Züge — Lastzüge mit Personenbeförderung — verkehren; ihre Zahl soll thunlich gering sein; es ist mit einer Zuggarnitur oder höchstens mit zwei Garnituren das Auskommen zu finden; dabei aber muss auf einem halbsweg guten Anschluss der Lokalbahnzüge an die Fernzüge der Hauptbahn unbedingt Rücksicht genommen werden. In wenigen Fällen wird ein an der Hand dieser Bedingungen entworfener Fahrplan auch den Bedürfnissen der Bevölkerung der von der Lokalbahn durchzogenen Gegend entsprechen. Die Ansprüche, die hier auftreten, sind ganz eigenartige und mannigfache. In den frühesten Morgenstunden ziehen Marktleute und Käufer, Händler mit Lebensmitteln usw. gegen den nächst gelegenen grösseren Ort; diese Reisenden wollen in den Vormittagsstunden wieder daheim sein. In den späteren Morgenstunden wollen alle jene zur Stadt oder in den Markt, welche bei Behörden, in Aemtern, bei Advokaten, Baumeistern, Verwaltungen zu thun haben; ihre Geschäfte sind in der Regel gegen Mittag abgewickelt. Nachmittags ist die Zeit der Privatgeschäfte, der Familienfahrten, der Besuche und — vielfach am allerwichtigsten — der Ausflüge. Für den grössten Theil aller dieser Fahrgeschäfte gilt in strengster Weise das Wort, dass Zeit Geld ist; es kommt hier weit mehr zur Geltung, als bei Haupt- und Nebenbahnen, weil die Entfernung der Orte eine viel geringere ist und sonach die Zeitersparniss durch die Eisenbahn nicht so sehr ins Gewicht fällt. Wenn bei Benutzung der letzteren die Abwickelung eines Geschäftes wegen ungünstigen Zugverkehres mehr Zeit erfordert, als ohne sie, so wird eben der eine zu Fuss gehen, der andere eine der vielen sich darbietenden Fahrgelegenheiten benutzen, und die Eisenbahn wird nur im Nothfalle aushelfen müssen. Wenn der Fahrplan einer Lokalbahn dem Händler, der um 6 Uhr Morgens zu Markt gefahren ist, erst um 12 Uhr zur Heimkehr Gelegenheit gibt, oder den Kaufmann, der um 10 Uhr am Gericht zu thun hat, schon um 6 Uhr Früh dahin zu fahren zwingt, so wird weder dieser noch jener den Schienenpfad benutzen. Und wenn die Ausflügler in den Mittagsstunden ihre Fahrt antreten oder um 5 oder 6 Uhr Abends heimkehren müssen — dann hat eben auch für sie die Lokalbahn gar keinen Werth. Ebenso wird der Werth derselben für den Personenverkehr bedeutend herabgedrückt, wenn die Reisezeit durch lange Aufenthalte in den Stationen, wie sie gewöhnlich durch die Manipulationen des Güterdienstes veranlasst werden, eine solche Ausdehnung erfährt, dass ein halbwegs rüstiger Fussgänger den Eisenbahnzug ganz leicht um einige Zuglängen schlägt. Es ist ganz unmöglich, dass eine Eisenbahnverwaltung allen Wünschen gerecht werden kann, aber es ist möglich, den Zugverkehr den Bedürfnissen der Bevölkerung in solcher Weise anzupassen, dass die Konkurrenz des Strassenverkehres, der seiner grossen Akkomodationsfähigkeit wegen den Lokalbahnen gegenüber bedeutend im Vortheile ist, mehr oder weniger erfolglos gemacht wird.

Die Erreichung dieses Zieles setzt aber voraus, dass der Personenzugverkehr von dem Güterzugverkehr vollständig getrennt wird, um für ersteren freie Hand zu erhalten. Dem Güterverkehr der Lokalbahnen genügen unter gewöhnlichen Verhältnissen täglich ein Zug oder zwei Züge in jeder Richtung. Die zweckdienliche Besorgung des Personenverkehres wird aber in den meisten Fällen eine grössere Zahl von Zügen bedingen, deren Fahrordnung den jeweilig obwaltenden Bedürfnissen nach Möglichkeit angepasst sein muss. Diese Züge sollen leicht sein und thunlich rasch laufen; der gesammte Verkehr hat den Charakter eines Tramwagenverkehres zu erhalten.

Dieser Forderung können die Lokalbahnen so lange nicht entsprechen, als die Beförderung der Züge durch Lokomotiven erfolgt; sie werden ihr aber und zwar ohne Erhöhung der Betriebsausgaben vollauf entsprechen können, wenn sie für die Besorgung des Personenverkehres sogenannte Automobilwagen — Selbstfahrwagen — in Betrieb stellen. Der Selbstfahrwagen vereinigt in sich Lokomotive und Personenwagen und wenn auch durch die Maschine das auf einen Fahrgast entfallende Eigengewicht etwas erhöht wird, so bleibt das „todte Gewicht“ des Zuges doch wesentlich unter dem Gewichte eines Personenzuges gleicher Leistungsfähigkeit, aber mit Lokomotivförderung.

Die Erkenntniss, dass die Grösse der todten Last, welche die Lokomotive repräsentirt, unter Umständen in grellem Widerspruche zu der Grösse der geforderten Leistung steht, hat schon vor Jahrzehnten zum Bau der Dampfomnibusse geführt. Die Mängel, welche diesen anhafteten, sind bei den modernen Selbstfahrwagen grösstentheils beseitigt. Die Motoren und Maschinen dieser Wagen sind leicht, einfach in der Bauart und Handhabung, verlässlich in ihrer Wirkung und beanspruchen nur einen verhältnissmässig kleinen Raum für sich und den Wagenführer. Für den Betrieb der Lokalbahnen kommen wohl nur Dampf-, Gas-, Benzin- und Petroleummotoren und die elektrischen Motoren in Betracht. Der Press- oder Druckluftbetrieb, der manchen Vorzug besitzt, hat in den letzten Jahren keine nennenswerthen Fortschritte gemacht, wie aus dem vortrefflichen Berichte Ziffer's über die Anwendung von mechanischen Motoren für den Strassenbahnbetrieb *) zu ersehen ist. Die Meinungen über dessen Werth sind in den Fachkreisen noch getheilt. Der Seilbetrieb liefert nur bei ungünstigen Steigungsverhältnissen und sehr starkem Verkehr gute Ergebnisse und kommt daher für die hier ins Auge gefassten Fälle nicht in Frage.

Der Motorenbetrieb mit Acetylengas und ebenso der mit Gasolin befindet sich noch zu sehr im Versuchszustande, als dass man überhaupt schon an seine Anwendung im Lokalbahnbetriebe denken könnte. Von den verschiedenen Dampfwagensystemen, die auf Strassenbahnen und Lokalbahnen oder auch auf Hauptbahnen zur Besorgung des Nah- und Omnibusverkehres in Betrieb gesetzt wurden, verdient wohl das System Serpollet mit überhitztem Dampf an erster Stelle genannt zu werden. Es übertrifft an Einfachheit der ganzen Anordnung und Handhabung des Betriebes unzweifelhaft das System Rowan und auch den neueren Dampfmotorwagen Clark's.

---

*) Dieser umfangreiche Bericht gibt eine gründliche Darstellung über den gegenwärtigen Stand des Motorenbetriebes und enthält auch eine genaue Litteraturübersicht; er kann jedem, der sich für die vorstehende Frage interessirt, nur auf das Wärmste empfohlen werden.

Die Einrichtung und Wirkungsweise des Serpollet'schen Systemes haben wir in Nr. 64 des Jahrganges 1895 d. Ztg. eingehend beschrieben. In Nr. 92 des Jahrganges 1897 d. Ztg. berichtete Herr Baurath Fischer in Stuttgart über die mit dem Dampfwagen Serpollet's auf den königlich württembergischen Staatseisenbahnen durchgeführten Versuche. Der Dampfwagen vermittelt den Nachbarverkehr auf den Bahnstrecken Tübingen-Metzingen (Steigung 10 ‰) und Reutlingen-Pfullingen (Steigung 25 ‰) und erfreut sich einer bedeutenden Frequenz. Nach den Mittheilungen Fischer's beträgt der durchschnittliche kilometrische Aufwand für:

Brennmaterial (Brikets) . . . . . . 5,10 ₰
Schmiermaterial . . . . . . . . . . 1,33 „

Die Unterhaltungskosten schätzt der Verfasser nach den Aufschreibungen, welche ihm damals — nach einigen Betriebsmonaten — vorlagen, auf 12 ₰ für das Kilometer. In Frankreich gewinnt das System Serpollet stetig mehr Verbreitung, nachdem die Versuche der französischen Nordbahn, dasselbe zum Betriebe selbstlaufender Bahnpostwagen zu verwenden, sehr befriedigend ausgefallen sind. Es verkehren Serpolletwagen auf mehreren Linien des Strassenbahnnetzes von Paris, in Tours, Saint Etienne, Cherbourg, Lille usw. Nach den daselbst gemachten Erfahrungen stellt sich der Verbrauch von Brennstoff auf 2—2,5 kg für ein Wagenkilometer und steigert sich nur wenig, wenn dem Motorwagen ein zweiter Wagen angehängt wird. In Oesterreich hat leider ein Unfall bei den Probefahrten, der aber mit dem System absolut nichts zu thun hat, das Interesse für den Serpolletwagen abgeschwächt, was bei der grossen Eignung desselben für den Betrieb von Lokalbahnen nur zu bedauern ist.

Das Bestreben, die vortheilhaften Baugrundsätze, welche der Heisswasserlokomotive Francq's eigen sind, bei dem Dampfwagen zur Geltung zu bringen, findet in dem Kineticmotor*) seinen Ausdruck. Die nach diesem System erbauten Wagen, die auf amerikanischen Bahnen laufen, tragen eine kleine Maschine mit Heisswasserkessel, Luftkondensator und Kontroleinrichtungen. Der unter dem Wagenkasten befindliche Kessel enthält bei der Abfahrt von der Ausgangsstation 1 041 l Wasser von 194 ° C., entsprechend einer Spannung von 14 Atmosphären; zur Erhaltung des nothwendigen Druckes auch während der längsten gewünschten Fahrt wird in die Feuerbüchse des Kessels eine Pfanne mit weissglühender Anthrazitkohle gegeben. Der Verbrauch an letzterer soll beim stärksten Verkehre nur beiläufig 1,13 kg für das Wagenkilometer betragen. Der Dampf läuft vom Kessel durch ein Reduktionsventil, das die Regelung des Dampfdruckes besorgt, zu den beiden Cylindern der Maschine, die bei einem Durchmesser von 23 cm einen Kolbenhub von 25 cm besitzen. Auf einem vollspurigen Flügel der Newyork- und Newjersey-Eisenbahn, der bedeutende und lange Steigungen aufweist, befördert ein Kineticmotorwagen von 10,5 t Gewicht einen Anhängewagen von 33 t Gewicht mit Geschwindigkeiten von 19 bis 48 km in der Stunde über 32 km weit; der Wasserverbrauch stellte sich auf 8,12 l für das Kilometer. Die Kosten der motorischen Kraft werden für einen aus zwei Wagen bestehenden Zug mit annähernd 3,10 ₰ für das Wagenkilometer angegeben. Die Abwesenheit des Feuerherdes und aller damit zusammenhängender Uebelstände würde den Kineticmotorwagen für städtische Strassenbahnen — sofern er sich überhaupt in der Praxis bewährt — dem Serpolletwagen überlegen erscheinen lassen; für Lokalbahnen ist diese Eigenschaft ziemlich belanglos; es bleibt dagegen die Abhängigkeit des Kineticmotors von einer Centralstation immer eine missliche Sache; alles, was der Serpolletmotor zur Erhaltung seiner Thätigkeit benöthigt, kann füglich in jeder Station beschafft werden.

Die Anwendung der Gasmaschinen für Motorwagen ist nicht jüngsten Ursprunges; die ersten Gaswagen liefen bereits im Jahre 1885 auf Strassenbahnen in Australien. Einen wirklich praktischen Erfolg erzielte man aber erst mit Lührig's System zu Beginn des laufenden Jahrzehntes. Der erste Lührigwagen verkehrte im Jahre 1894 auf der Strassenbahn in Dresden, er war mit zwei Gasmotoren System Benz von je 7—8 PS ausgestattet, 7,5 t schwer, fasste 26 Fahrgäste und verbrauchte 650 l Gas für 1 km.

Vom Jahre 1895 an wurden auch Imperialwagen mit 36 Plätzen, 8 t Gewicht und einem Gasmotorsystem Otto in Verkehr gesetzt. Das Gas ist unter einem Druck von 6 Atm. in drei Behältern von 950 l Fassungsraum aufgespeichert; die Kraftübertragung erfolgt mittelst Zahnrädern, Friktionsscheiben und Hall'schen Ketten. Für die Abkühlung der Glieder werden 300 l Wasser in einem Schlangenkühlapparat mitgeführt. Der Verbrauch an Gas stellt sich auf 333 l für 1 Wagenkm. Auf der 6,2 km langen Strassenbahn in Dessau, die Steigungen bis zu 47 ‰ und äusserst scharfe Krümmungen besitzt, laufen ebenfalls seit 1894 Lührigwagen mit 28 Plätzen und einem Motor von 7 PS und solche von 8 590 kg Gewicht mit einem Motor von 12 PS; letztere können auch einen Anhängewagen befördern. Das Gas steht in den Behältern von 800 l Fassungsraum unter einem Drucke von 10–12 Atm.; die Füllung erfordert nur drei Minuten. Der Gasverbrauch für 1 Wagenkm beträgt 470 l. Gasmotorwagen System Lührig laufen auch zwischen Hirschberg und Hermsdorf u/K., in Charlottenburg, Hannover, Colmar, zwischen Blackpool und Lyttram in England; Versuche mit solchen Wagen wurden in Holland, Kopenhagen, Petersburg, in West-Croydon bei London durchgeführt.

Während Lührig's Motorwagen bisher nur auf Strassenbahnen Anwendung gefunden hat, gelangt der Benzinmotorwagen Daimler's auch im Betriebe der Hauptbahnen für den Nahverkehr wenigstens probeweise zur Einführung. Die königlich württembergischen Staatseisenbahnen haben nämlich — wie Baurath Fischer in Nr. 7 d. Jahrg. 1898 d. Ztg. mittheilt — seit dem Sommerfahrplan 1896 auf der Bahnstrecke Saulgau-Herbertingen-Riedlingen einen Daimler'schen Benzinmotorwagen in dauernder und — wie sogleich bemerkt werden soll — durchaus befriedigender Verwendung. Nur der Vollständigkeit wegen wiederholen wir aus jener Abhandlung, dass der von der Motorenfabrik Cannstatt in Verbindung mit der Maschinenfabrik Esslingen erbaute Motorwagen mit 24 Sitz- und 8 Stehplätzen ein Eigengewicht von 8,5 t hatte und mit einem 14 pferdigen Benzinmotor ausgerüstet war.

Letzterer wurde mit mehrfachen Verbesserungen versehen, so dass Störungen durch Erlöschen der Zündflammen usw. fortan ganz vermieden blieben; namentlich war es aber — wie Baurath Fischer hervorhebt — die von der Maschinenfabrik Esslingen angewendete Friktionskuppelung, durch welche die Kraftübertragung auf die Treibachse in einer allen Ansprüchen genügenden, durchaus zuverlässigen Weise zur Ausführung kam. Bei stark beschneiter Bahn oder starkem Festverkehr wird der Motorwagen durch eine Lokomotive mit Personenwagen ersetzt. Die Betriebskosten für 1 Wagenkm stellen sich für Betriebsmaterialien auf 7,57 ₰, für Unterhaltung auf 2,11 ₰. Die Tagesleistung des Wagens beträgt 117 km.

Die Unabhängigkeit der Gas-, Benzin- und Petroleummotorwagen von einer Centralstation, die leichte Beschaffung und die Billigkeit des Betriebsstoffes, die Möglichkeit, denselben auch gleichzeitig zur Beheizung und Beleuchtung der Wagen zu verwenden, sind im Verein mit der Einfachheit der Handhabung der Maschine und der geringen Ueberwachung, welche der Motor erfordert, Eigenschaften, welche diesem System einen nicht unbedeutenden Werth für den Betrieb der Lokalbahnen zukommen lassen. Freilich stehen diesen Vorzügen gewisse Nachtheile zur Seite, die bisher noch nicht behoben werden konnten, so z. B. die geringe Elastizität in der Arbeit des Motors, die nothwendige grosse Funktionsgeschwindigkeit desselben und die infolge dessen ziemlich verwickelten Kraftübertragungen; auch die Ingangsetzung von Hand aus, woraus sich die Nothwendigkeit ergibt, den Motor auch während der Aufenthalte des

*) „Street-Railway Journal" 1897, p. 366. „Mittheilungen des Vereins f. d. Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens" 1898, S. 113.

Wagens in Thätigkeit zu belassen, ist ein wunder Punkt des in Rede stehenden Systems, diese Mängel sind aber auf Lokalbahnen und selbst auch für den Omnibusverkehr auf den Hauptbahnen nicht so empfindlich, um ihretwillen die Gasmotorwagen a priori von ihnen auszuschliessen. Der Betrieb, den wir hierbei im Auge haben, spielt sich mit einer weit grösseren Regelmässigkeit ab, als der Tramwaybetrieb, man hat hier nicht mit so grossen Veränderungen der Verkehrsdichte, wie sie bei letzterem häufig und oft auch ganz unerwartet auftreten, zu rechnen und findet daher auch mit einer kleinen Zahl gegebener Fahrgeschwindigkeiten vollständig das Auskommen. Die Komplikation der Kraftübertragung wird, wenn die Konstruktion eine gute und die Ausführung eine solide ist, weniger nachtheilig sein, weil die Wartung und Ueberwachung im Hinblick auf die geringere Beanspruchung der Wagen und auf geschulteres tüchtigeres Personal sorgfältiger und besser sein kann und in der Regel auch sein wird.

(Schluss folgt.)

---

## Ueber die Signalisirung der Gleiswege im Verschubbetriebe.

Unter den in dieser Zeitung in kurzen Auszügen wiedergegebenen Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde befindet sich eine Mittheilung über einen Vortrag des Eisenbahndirektors Othegraven, betreffend ein Verfahren der Signalisirung von Gleiswegen beim Verschubbetriebe mit Hilfe des elektrischen Stromes. Eine Anfrage aus dem Leserkreis veranlasst uns, die Mittheilung über das Verfahren noch etwas weiter auszuführen, in Anlehnung an die diesbezügliche Veröffentlichung des Vereins für Eisenbahnkunde.

Der ursprünglich in der Weise geübte Verschubbetrieb, dass die Eisenbahnwagen in die einzelnen Gleise nach und nach mittelst Lokomotiven eingeschoben wurden, ist bekanntlich auf den meisten Bahnhöfen von einiger Bedeutung aufgegeben und durch die Anwendung von Rangirbergen, von deren Brechpunkt, dem sogenannten Eselsrücken, die durch eine Druckmaschine hinaufgeschobenen Wagen selbstthätig hinabrollen, ersetzt worden; ohne diese Verbesserung würde es namentlich in den Industriebezirken nicht mehr möglich sein, die grosse Menge der täglich zu befördernden Güter zu bewältigen. Indessen bleibt, um Beschädigungen der mit verhältnissmässig grosser Schnelligkeit ablaufenden Wagen zu vermeiden und die wünschenswerthe Sicherheit im Betriebe zu erzielen, noch eine Hauptaufgabe zu erfüllen, nämlich die rechtzeitige Benachrichtigung und Verständigung der einzelnen an dem Verschubgeschäfte betheiligten Personen, der Rangirer auf dem Rangirberg und an den Weichen sowie des Weichenstellers in dem Stellwerk.

Einrichtungen, welche dieser Forderung gerecht zu werden versuchen, sind schon seit mehreren Jahren im Gebrauch; sie bestehen aus zwei mit Zeigern versehenen Scheiben, von denen die eine beim Rangirer, die andere beim Weichensteller aufgestellt ist, die beiden Zeiger sind durch einen Drahtzug verbunden und durch die von dem Rangirer vorgenommene Einstellung des Zeigers wird dem Weichenwärter die Nummer des Gleises, in welches der Wagen ablaufen soll, angegeben, oder es sind Signalthürme vorhanden, in denen sich Trommeln bewegen, auf deren Umfang etwa $^3/_4$ m hohe Zahlen stehen, von welchen stets nur eine dem Weichensteller sichtbar wird und ihm so die in Frage kommende Gleisnummer angibt.

Die beiden Anlagen anhaftenden Nachtheile, welche darin bestehen, dass bei der ersteren Frost und Schmutz Nachstellungen zur Erhaltung der richtigen Zeigerbewegung nothwendig machen, bei der letzteren Nebel und Schneegestöber die Erkennbarkeit der Zahlen sehr häufig in Frage stellen, haben zur Verwendung elektrischer Ströme geführt. In zwei Kasten, deren einer auf dem Rangirberg, deren anderer im Stellwerk steht, befinden sich soviel längliche Emaillefelder, als Gleise beim Ablaufen in Betracht kommen. Auf diesen Feldern stehen die Gleisnummern und unter diesen die Nummern der Weichen; über den Feldern sind Zugknöpfe angebracht. Werden diese auf dem Rangirberge gezogen, so springen, infolge magnetischer Einwirkung des elektrischen Stromes, sowohl hier als im Stellwerk über den Knöpfen befindliche Scheiben vor, wodurch das in Frage kommende Emailleschild bezeichnet ist. Ein Zug an dem entsprechenden Knopf im Stellwerk lässt die Scheibe in diesem wie auf dem Rangirberg verschwinden.

Auf dem Bahnhofe Hamm, wo im Güterverkehr an einzelnen Tage bis zu 16 000 Wagenachsen bewegt werden — an einem Tage stieg diese Zahl sogar auf 20 223 — und das Bedürfniss nach einer derartigen Einrichtung schon längst vorhanden war, hat vor zwei Jahren der Eisenbahndirektor Othegraven, gleichfalls unter Verwendung des elektrischen Stromes, ein einfaches, sich gut bewährendes Verständigungssystem eingerichtet, dessen Grundzüge folgende sind: Ein Kasten ist in mit Glühlampen versehene Abtheilungen getheilt, vor welchen die Gleisnummer anzeigende Glasscheiben von blauer Farbe angebracht sind. Die Glühlampe kann durch Einsetzen eines Stöpsels in einen Kontakt in einen elektrischen Strom eingeschaltet und zum Glühen gebracht werden; hierdurch und durch die zugehörige numerirte Scheibe wird die Gleisnummer angezeigt. Im Betriebe gestaltet sich die Verständigung so, dass der Rangirer auf dem Rangirberg durch Einstöpseln entweder unmittelbar im Stellwerk das in Frage kommende Gleis anzeigt, oder aber, falls dies nach der jeweiligen Lage der Gleise und Weichen nicht angängig ist, zunächst den Rangirer an den Weichen verständigt; in diesem Falle erscheint im Stellwerk in einer besonderen, mit rothen Scheiben versehenen Abtheilungsreihe zunächst rothes Licht, und der Weichensteller ist erst dann befugt, die Weiche umzulegen, wenn der Weichenwärter durch Einstöpseln und durch das Erscheinen des blauen Lichtes angezeigt hat, dass die vorliegenden Weichen frei sind. Das Erglühen der Glühlampe hinter der rothen Scheibe ist also nur eine vorläufige Benachrichtigung.

Auf dem Soester Bahnhofe steht eine ähnliche, infolge der zahlreichen Rangirgleise insofern noch verwickeltere Einrichtung im Gebrauch, als hier unter Umständen eine vorläufige Benachrichtigung ausser an den Weichensteller noch an drei weitere Weichenwärter erfolgen muss, von denen jeder einen Stöpselapparat bedient; es ist daher in diesem Falle nothwendig, dass von jedem der Weichenwärter der Reihe nach eine Einstöpselung in der Richtung auf das Stellwerk vorgenommen wird; mithin sind im Höchstfalle insgesammt 4 Einstöpselungen erforderlich, für welche ein Zeitraum von 5 Sekunden genügt. Da man indessen von der Voraussetzung ausgehen kann, dass das Ablaufen der Wagen regelmässig vor sich gehen wird, so begegnet es keinen Bedenken, das umgekehrte Verfahren in Anwendung zu bringen, gemäss welchem der auf dem Rangirberge befindliche Rangirer nach allen Stellen sofort blaues oder grünes Licht gibt und erst von rückwärts ein Verbot zum Umlegen der Weiche durch das Aufleuchten einer Glühlampe im rothen Felde erfolgt; praktisch ist diese Einrichtung allerdings noch nicht erprobt.

Es ist einleuchtend, dass durch Einrichtungen der letzteren Art, deren Vorzüge in der absoluten Ruhe bei der Arbeit, in der Unmöglichkeit falscher Auffassung von Handsignalen, in der Unabhängigkeit vom Nachbardienst, in dem Fortfall des Aufschreibens der Gleisnummer an die zu rangirenden Wagen, vor allem aber in der Möglichkeit, auch beim stärksten Schneegestöber, bei Nacht und Nebel arbeiten zu können, kurz also in einer Vermehrung der Sicherheit und der Schnelligkeit des Rangirgeschäftes bestehen, eine weitere Möglichkeit gewonnen ist, die Umlaufszeit der Wagen abzukürzen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In der am 21. und 22. Juni d. J. zu Eisenach stattgehabten 68. Sitzung der **ständigen Tarifkommission** und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende Beschlüsse gefasst worden:

Angenommen wurden die Anträge auf: Einführung neuer Geschäftsordnungen für die ständige Tarifkommission und die Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen; Abänderung der Bestimmungen über die Berechnung von Reugeld; Ergänzung der Bestimmungen über die Frachtberechnung von Schnellzuggut; Feststellung der Tarifirung von fahrbaren Leitern und von Feuerlöschgeräthewagen; Abänderung des § 28 der Allgemeinen Tarifvorschriften (Abfertigung von Fahrzeugen als Eilgut); Aufnahme von gebranntem Dolomit und von geschälten Weiden unter die bedeckt zu befördernden Güter; Feststellung der Tarifirung von Fussbodenriemen; Aufnahme von gewässerten Stockfischen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Aufnahme von Glaserkitt in den Spezialtarif II; Aufnahme von Elektrodenkohle in den Spezialtarif II; Aenderung der Tarifirung von Graphit; Tarifirung von Getreidekeimlingen zum Spezialtarif III; Aufnahme von Hirseschalen, auch zerkleinert, in den Spezialtarif III; Zurechnung von Martellin (kieselsaures Kali zu Düngezwecken) zu den Düngemitteln des Spezialtarifs III; anderweite Fassung der Position „Schlempen aller Art“ des Spezialtarifs III; Aufnahme von destillirtem Wasser in den Spezialtarif III; Frachtberechnung für Fischfuttermehl wie für Fleischfuttermehl; Erheben von Desinfektionsgebühren bei Geflügelsendungen.

Abgelehnt wurden die Anträge auf: Aufnahme von Bestimmungen über die Frachtvergünstigungen für Ausstellungsgüter in den Theil I; Aenderung der Tarifirung von hohlen Pappwaaren; Aufnahme von Glaserkitt in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter; Aufnahme von elektrischen Akkumulatoren und deren Bestandtheilen in den Spezialtarif I.

Vertagt wurde die Verhandlung über nachbenannte Berathungsgegenstände: Tarifirung lackirter Holzwaaren; Aufnahme von Asch- und Müllkästen unter die Cement- und Betonwaaren des Spezialtarifs III; Ergänzung der Tarifposition „Holzzellstoff (Cellulose)“ des Spezialtarifs II; Aufnahme von „Magnesia, rohe, kohlensaure“ in den Spezialtarif III; Tarifirung von Schappeputzabgängen; Frachtberechnung für lebende Thiere; frachtfreie Beförderung der zum Schutze der Thiersendungen beigegebenen Geräthe.

— **Mittellandkanal.** Die Kanalkommission des preussischen Abgeordnetenhauses setzte am 27. und 28. Juni die allgemeine Besprechung der Kompensationsforderungen fort. Im Laufe der Debatte wurde sowohl seitens der Abgeordneten der östlichen als auch der westlichen Provinzen eine solche Fülle weiterer, zum Theil mit dem Mittellandkanal in keiner Beziehung stehenden Kompensationen angeregt, dass es den Rahmen dieser Zeitung überschreiten würde, auf dieselben hier des näheren einzugehen. Neue und thatsächlich durchschlagende Momente wurden jedoch im Laufe der Debatte weder von den Kanalfreunden noch von den Kanalgegnern zur Sprache gebracht. Vom Abg. Lieber (C.) wurde daher die Einsetzung einer Subkommission beantragt, welcher die Aufgabe zufallen sollte, alle Ansprüche von dem Gesichtspunkte aus einer Sichtung zu unterziehen, ob sie thatsächlich Kompensationen seien. Hierauf wurde die Generaldiskussion geschlossen. Der Abg. Barth (Fr. Vereinig.) erklärte sich gegen die Einsetzung einer Subkommission, da durch eine solche die Verhandlungen nicht verkürzt, vielmehr verlängert und verschleppt werden würden. Nachdem auch noch andere Abgeordnete sich in gleichem Sinne geäussert, Graf Strachwitz jedoch seiner Ansicht Ausdruck verliehen hatte, dass die Auskünfte der technischen Regierungsvertreter nirgend anders als in der Subkommission geprüft werden könnten, wurde der Antrag auf Einsetzung einer Subkommission mit 19 gegen 7 Stimmen abgelehnt, und hierauf mit 14 gegen 12 Stimmen beschlossen, auch über den zweiten Theil der Kommissionsberathungen dem Plenum schriftlichen Bericht zu erstatten. Der Beginn der Spezialberathung wurde gleichzeitig auf dem 30. Juni anberaumt.

— In der am 26. Juni d. J. stattgehabten Generalversammlung der **Altdamm-Kolberger Eisenbahngesellschaft** wurde die Dividende für das Jahr 1898/99 auf 6 % festgesetzt.

— **Kreis Altenaer Schmalspurbahn.** In der am 27. Juni stattgehabten Generalversammlung wurde beschlossen, den nach der Bilanz sich ergebenden Betriebsgewinn von 75 073,84 ℳ wie vorgeschlagen zu vertheilen, und zwar zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 1 910,26 ℳ, Ueberweisung zum Reservefonds B 3 627,95 ℳ, vertragsmässige Tantieme 2 757,24 ℳ, Tilgung von Obligationen 3 000 ℳ, 4,5 % = 49 500 ℳ Dividende auf 1 100 000 Mark Aktien Lit. A, 1,4 % = 14 000 ℳ Dividende auf 1 000 000 ℳ Aktien Lit. B., Vortrag auf neue Rechnung 278,39 ℳ. Der Aufsichtsrath und Vorstand wurden ermächtigt, vorbehaltlich der Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde, eine Anschlussstrecke vom Bahnhofe der Schmalspurbahn in Lüdenscheid nach dem Staatsbahnhofe zu erbauen, ferner eine von der Landgemeinde Lüdenscheid unter bestimmten Voraussetzungen zu erbauende Kleinbahn, welche die beiden Endpunkte der Schmalspurbahnen in Lüdenscheid und Augustenthal miteinander verbindet, in der Weise zu pachten, dass die Schmalspurbahn für die Zinsen und Tilgung der genannten Strecke in vollem Maasse aufkommt. Nach vollständiger Tilgung des Anlagekapitals soll die Strecke freies Eigenthum der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen werden, welche auch berechtigt sein sollen mit angemessener Frist diese Strecke zu erwerben. Zur Deckung der Mittel für den zuerst genannten Bau und zur Abtragung der schwebenden Schuld soll — vorbehaltlich der staatlichen Genehmigung — eine Eisenbahngrundschuld bis zu 250 000 ℳ zu einem Ziesfusse von höchstens 4,5 % aufgenommen werden. Aufsichtsrath und Vorstand wurden ferner ermächtigt die Strecke Lüdenscheid-Augustenthal erforderlichenfalls auch auf eigene Rechnung zu erbauen, sofern die Stadt und die Landgemeinde Lüdenscheid in Bezug auf den Grunderwerb und die Geldbeschaffung angemessene Unterstützungen gewähren. In diesem Falle werden Aufsichtsrath und Vorstand ermächtigt zur Deckung des auf rund 200 000 ℳ veranschlagten weiteren Geldbedarfes die oben erwähnte Eisenbahngrundschuld bis zu 450 000 ℳ, mit Genehmigung der Staatsaufsichtsbehörde, zu erhöhen.

— **Eisenbahnprojekt Eschwege-Eisenach.** Nach den zwischen der preussischen Regierung einerseits und den Regierungen von Sachsen-Weimar und Gotha andererseits abgeschlossenen Verträgen, sowie nach den endgültigen Vereinbarungen bezüglich der Beschaffung des Areals steht, wie verlautet, nunmehr der Bau der Bahnlinie Eschwege-Eisenach fest. Für die grossen Gütertransporte zwischen den Nordseehäfen, Hannover usw. sowie Bayern und Italien wird ein neuer, bedeutend abkürzender und daher lange erstrebter Weg geschaffen, der auch die Werrabahn rentabler machen wird.

— **Sanitäre Einrichtungen auf den sächsischen Staatseisenbahnen.** Bei der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen ist kürzlich, wie in Nr. 35 S. 607 d. Ztg. mitgetheilt wurde, das Amt eines ständigen Vertrauensarztes begründet worden, da das Bedürfniss hervorgetreten war, einen ärztlichen Rathgeber zur Seite zu haben, welcher der Generaldirektion zur sachverständigen Behandlung der mannigfachen die Eisenbahnverwaltung berührenden sanitären Fragen, zur Erstattung von Obergutachten, zur Meinungsäusserung in Angelegenheiten der Bahn- und Kassenärzte usw. zur Verfügung steht und dem einschlägigen Stoffe seine fortgesetzte Aufmerksamkeit zuwendet.

Jetzt ist nun die Generaldirektion in der Ausbildung des sanitären Dienstes einen Schritt weiter fortgeschritten, indem sie im Interesse der Reisenden und des Betriebspersonals eine Einrichtung ins Leben rief, die allerseits mit Genugthuung begrüsst werden dürfte. Es sind nämlich, um zur Hilfeleistung bei plötzlichen Erkrankungen oder Unfällen die nöthigen Medikamente und Verbandmittel sofort zur Hand zu haben, die mittleren und grösseren Bahnhöfe mit Medizin- und Verbandkästen ausgestattet worden; auch sollen auf den grösseren Bahnhöfen

Verband- und Krankenstuben mit den für den Transport der Kranken und Verletzten benöthigten Transportmitteln und den zu einer ausgiebigen ersten Hilfe nöthigen Einrichtungen ausgestattet werden. Damit jedoch bei Verletzungen während der Fahrt das Nothwendigste zur ersten Hilfeleistung gewährt werden kann, sind sämmtliche Personenzuglokomotiven mit einer Anzahl (in einem Blechkasten befindlicher) Samariterverbandpäckchen, nach ärztlicher Vorschrift zusammengestellt, versehen worden. Diese Verbandpäckchen sind so zusammengesetzt, dass ihre Verwendung auch jedem Laien verständlich ist, ausserdem enthalten dieselben eine kurze Erläuterung für die Benutzung.

— **Nordexpresszug Paris-Berlin.** Zufolge eines zwischen der belgischen Nordbahngesellschaft, der belgischen Staatsbahnverwaltung und der internationalen Schlafwagengesellschaft getroffenen Abkommens verkehrt der Nordexpresszug Paris-Berlin seit 1. d. Mts. täglich. Seine Weiterführung nach St. Petersburg, welche jetzt wöchentlich zweimal erfolgt, soll künftig dreimal stattfinden, ebenso soll der Nordexpresszug einmal wöchentlich von Berlin nach Warschau durchgeführt werden. Ein täglicher Expressverkehr Paris-Lüttich-Berlin-Petersburg ist nur noch eine Frage der Zeit.

— **Bestrafung von Reisenden bei widerrechtlichem Ziehen des Nothsignals in den Eisenbahnzügen.** In Nr. 32 S. 553 d. Ztg. ist ein Fall mitgetheilt worden, dem zufolge zwei Reisende, welche auf der Strecke Meiningen-Lichtenfels ohne Grund die Nothbremse des Schnellzuges gezogen und letzteren hierdurch zum Stehen gebracht hatten, freigesprochen wurden, und zwar angeblich deshalb, weil sich das Gericht einem von den Angeklagten beigebrachten Sachverständigenurtheile angeschlossen haben sollte, welches feststellte, dass die Unterbrechung der Staniolverbindung an der Nothbremse auch noch durch andere zufällige Einwirkungen möglich sei. Wie wir jetzt von der königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt erfahren, entspricht jene Mittheilung nicht den thatsächlichen Verhältnissen. Die Sachlage ist vielmehr nach den gerichtlichen Untersuchungsakten die folgende:

Am 7. Dezember v. J. wurde im Zuge 461 auf der Fahrt von Meiningen nach Lichtenfels kurz nach der Abfahrt von Station Schney die Nothbremse ohne Grund gezogen und der Zug dadurch zum Halten gebracht. Das Zugpersonal stellte fest, dass die Bremse in dem von zwei Reisenden allein benutzten Wagenabtheil gezogen war. Obgleich die Reisenden diese ihnen zur Last gelegte Uebertretung bestritten, so muss sie zweifellos von einem derselben begangen sein, da ein selbstthätiges Umlegen des Bremshebels gänzlich ausgeschlossen ist.

Auf Grund der Anzeige der Betriebsinspektion erhielten beide Reisende vom Amtsgericht Lichtenfels wegen der begangenen Bahnpolizeiübertretung Strafbefehle über je 10 ℳ Geldstrafe, gegen welche sie Einspruch erhoben. Wenngleich sich das Schöffengericht Lichtenfels dem Gutachten des als Sachverständigen vernommenen Vorstandes der Maschineninspektion Meiningen anschloss, dass die Nothbremse zweifellos nicht selbstthätig, sondern von derjenigen Wagenabtheilung aus, in der sich beide Angeklagte allein befanden, gezogen wurde, erfolgte dennoch Freisprechung der beiden Angeklagten und zwar aus dem Grunde, weil angenommen wurde, dass zwei Personen zu gleicher Zeit den Hebel der Nothbremse nicht in Bewegung setzen konnten, eine Verurtheilung einer der beiden Angeklagten allein aber um deswillen nicht erfolgen konnte, weil bei keinem derselben eine Schuld erwiesen war.

Die Strafkammer am Landgericht Bamberg verwarf die hiergegen eingelegte Berufung des Amtsanwalts und schloss sich der Ansicht des Erstrichters an, da ein ausreichender Nachweis dafür fehle, dass b e i d e Angeklagte am Ziehen der Bremse sich betheiligten, sei es als Mitthäter, indem beide vereint den Hebel zurückrissen, sei es, dass einer als Thäter, der andere als Anstifter handelte. Es sei die Möglichkeit, dass nur einer die Bremse zog, weit naheliegender, als die, dass beide sich am Hebel der Nothbremse zu schaffen machten, wer aber dieser eine war, und ob der andere anstiftend einwirkte, hätte nicht erwiesen werden können. Da unter diesen Umständen die Gefahr bestand, mit dem Schuldigen einen Unschuldigen in Strafe zu nehmen, so wurde die Berufung als unbegründet verworfen.

Der von den Angeklagten gestellte Antrag, die denselben erwachsenen Auslagen der Staatskasse aufzuerlegen, wurde indessen abgelehnt, da nicht die Unschuld der Angeklagten festgestellt sei, sondern lediglich ein non liquet vorliege.

— **Zu welcher Zeit berechtigt die Fahrkarte zum Betreten des Bahnsteiges?** Eine gerichtliche Entscheidung, die für das reisende Publikum nicht ohne Interesse sein dürfte, wurde in der Schöffengerichtssitzung des grossherzoglichen Amtsgerichtes in Stargard i/Meckl. am 24. Juni d. J. getroffen. Am 13. März d. J. hatte sich der Zieglermeister P. in Woldegk zur Benutzung des um 12.12 Mittags dort abfahrenden Zuges eine direkte Fahrkarte nach Neustrelitz gelöst, musste aber nach Ankunft in Blankensee, bis zur Weiterfahrt in die Residenz (2.38), eine längere Fahrtunterbrechung abwarten. Als um 1.26 der Zug von Berlin einlief, an den sich 4 Minuten später die Abfahrt des Zuges der Friedrich Wilhelmbahn nach Woldegk schliesst, wurde der Reisende gewahr, dass er seine Sachen in dem Woldegker Zuge habe liegen lassen. Er wollte daher, aus der Bahnhofswirthschaft kommend, eiligst den Bahnsteig betreten, wurde aber daran von dem Bahnsteigschaffner bei der Fahrkartenkontrolstelle mit dem Bemerken gehindert, dass die vorgezeigte Fahrkarte Woldegk-Neustrelitz ein Betreten des Bahnsteiges zu d i e s e m Zuge nicht gestatte, vielmehr diese Berechtigung nur durch Lösung einer besonderen Bahnsteigkarte erworben werden könne. P. glaubte sich in seinem Rechte und betrat trotz des Verbotes des Beamten unter Nennung seines Namens den Bahnsteig, um die vergessenen Gegenstände an sich zu nehmen. Eine aus §§ 53 und 62 der Betriebsordnung begründete Strafverfügung des grossherzoglichen Amtes Strelitz war die nächste Folge. P. erhob Widerspruch. Auf die Aufforderung des Gerichtes an die königliche Betriebsinspektion in Neustrelitz, diejenigen gesetzlichen Bestimmungen oder behördlichen Anordnungen mitzutheilen, durch die verfügt wird, dass bei Ankunft eines Zuges nur solche Personen den Bahnsteig betreten dürfen, die entweder mit einer Fahrkarte zu diesem Zuge oder mit einer Bahnsteigkarte versehen sind, ging die Antwort ein, dass in Ermangelung besonderer Ausführungen nur auf § 5 der Bestimmungen vom 1. April 1898 verwiesen werden könne, nach dem zum Betreten des Bahnsteiges ein gültiger Fahrtausweis oder eine Bahnsteigkarte erforderlich sei. Das Gericht gab, dem „Hamb. Corresp." zufolge, seiner Meinung dahin Ausdruck, dass der Angeklagte u n z w e i f e l h a f t b e r e c h t i g t war, auf G r u n d s e i n e s g ü l t i g e n F a h r t a u s w e i s e s den B a h n s t e i g o h n e b e s o n d e r e B a h n s t e i g k a r t e n zu b e t r e t e n, es sei unmöglich, dass die Bahnverwaltung auf grossen Bahnhöfen, wo fortwährend Züge verkehren, den Fahrkarten eine so eng begrenzte Berechtigung einräumen und den Reisenden zwingen könne, gerade nur in dem Augenblicke den Bahnsteig betreten zu dürfen, wenn der zu benutzende Zug zur Abfahrt bereitstehe. Der Angeklagte war daher in vollem Rechte, wenn er den Zugang zum Zuge forderte, aber er durfte sich den Eintritt nicht gewaltsam verschaffen. Nach § 53 der Betriebsordnung ist das reisende Publikum verpflichtet, den dienstlichen Anordnungen der Beamten Folge zu geben. Der Beamte irrte, wenn er den Durchgang verweigerte, trotzdem kann das Gericht den Beschuldigten nicht für berechtigt halten, seinen Willen dem Willen des Beamten entgegenzustellen, der bona fide handelte. Der Angeklagte würde korrekt verfahren sein, wenn er den Anweisungen des Beamten z u n ä c h s t Folge gegeben und eine Bahnsteigkarte gelöst, dann aber sein gutes, hier bestrittenes Recht auf dem Beschwerdewege bis in die höchste Instanz verfolgt hätte. Da dies nicht geschehen, musste er, wie beantragt, wegen Uebertretung der Betriebsordnung in eine Geldstrafe von 1 ℳ und die Kosten verurtheilt werden.

— **Personalnachrichten.** Der vortragende Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Geheimer Ober-Regierungsrath W a c k e r z a p p in Berlin, ist zum Präsidenten der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in Strassburg i. E. unter Beilegung des Charakters als Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrath mit dem Range eines Rathes I. Klasse ernannt und dem Eisenbahn-Betriebsdirektor O s t e r m e y e r zu Strassburg i/E. bei seinem Uebertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Regierungsrath verliehen worden.

Der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion in Danzig, T h o m é, ist in gleicher Amtseigenschaft zum 1. August d. J. an die königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. versetzt worden.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Tarifirung von Brennholz.** Anlässlich der seit 1. Mai d. J. auf den Linien der Staatsbahnen in Kraft getretenen Frachtberechnung für weiches Brennholz, welche nicht mehr nach der B o d e n f l ä c h e, sondern nach dem L a d e g e w i c h t e erfolgt, hat die Wiener Handels- und Gewerbekammer das Eisenbahnministerium auf die Schädigung aufmerksam gemacht, welche der Brennholzhandel aus der durch obige Tarifmaassregel bedingten, im Durchschnitte 15 bis 30 % betragenden Frachterhöhung erleidet. Die Kammer stellte daher den Antrag, dass diese Frachterhöhung entweder allgemein aufgehoben oder zumindest für Wien die frühere Frachtberechnung nach der Bodenfläche des verwendeten Wagens wieder in Kraft trete.

— **Ausbau der Eisenbahn Wien-Aspang.** Am 24. Juni d. J. fand in Wiener-Neustadt eine Versammlung der Interessenten aus Niederösterreich und Steiermark behufs Vereinbarung gemeinsamer Schritte wegen Ausbaues der Aspangbahn von Aspang nach Hartberg statt. Der sehr zahlreich besuchten Versammlung wohnten auch mehrere Abgeordnete und Vertreter des Landesausschusses bei. Nach längerer Verhandlung wurde nachstehende Resolution angenommen: „In Erwägung, dass der endliche Ausbau der Aspangbahn von der grössten volkswirthschaftlichen Bedeutung für Steiermark und Niederösterreich sowie von hohem Werthe für den Staat sei, dass ferner das von der Aspangbahn vorgelegte Projekt infolge der von der Regierung gestellten Bedingungen nicht zur Ausführung gelangt ist, dass die Regierung zu wiederholtenmalen schon den Ausbau der Strecke Hartberg-Aspang in nahe Aussicht gestellt hat und dass der steierische Landtag mit Beschluss vom 4. Mai d. J. sich bereit erklärt hat, die an ihn gestellten Forderungen zu erfüllen, wird die bestimmte Erwartung ausgesprochen, dass nun die Regierung den Ausbau der Aspangbahn nach Hartberg ernstlich in Angriff nehmen werde.“

— **Die Loiblbahn.** Das Eisenbahnministerium hat dem Vernehmen nach an den Obmann des Konsortiums für die Bahn Klagenfurt-Unterloibl einen Erlass gerichtet, in welchem in Hinblick auf das Ergebniss der durchgeführten Trassenrevision der projektirten normalspurigen Lokalbahn von Klagenfurt über Maria-Rain und Weizelsdorf nach Unterloibl, die Trassenführung der gedachten Lokalbahn als Grundlage für die Verfassung des Detailprojektes im allgemeinen genehmigt wird. Mit Rücksicht auf die noch ausständige Entscheidung über den für die zweite Bahnverbindung mit Triest in Aussicht zu nehmenden Linienzug könne das Lokalbahnprojekt überhaupt nur dann weiter verfolgt werden, wenn die Theilstrecke Klagenfurt-Weizelsdorf mit solchen Anlageverhältnissen ausgeführt würde, dass die spätere Einbeziehung dieser Theilstrecke in eine als Hauptbahn ersten Ranges auszugestaltende Durchzuglinie möglich werde. Dagegen könne die Theilstrecke Weizelsdorf-Unterloibl durchaus nach den üblichen Anlageverhältnissen für Lokalbahnen projektirt werden.

— **Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Bahn.** Der Geschäftsbericht enthält ausführlichere Mittheilungen über den projektirten Fortsetzungsbau Tannwald-Reichsgrenze zum Anschlusse an die preussischen Staatsbahnen. In betreff des Baues und der Kapitalsbeschaffung wurde vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung mit der Länderbank und der böhmischen Unionbank eine Vereinbarung getroffen, derzufolge sich diese Banken bereit erklärt haben, den fraglichen Bau sammt Einrichtung und Ausrüstung gemäss dem Projekte um die von der Regierung zu genehmigende Kostenvoranschlagssumme unter ihrer vollen Haftung durch die Wiener Repräsentanz der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin auszuführen, sowie die zur Bedeckung des Bedarfes auszugebenden 4 % Obligationen und Prioritätsaktien zu übernehmen. Der effektive Bedarf für den Fortsetzungsbau beträgt laut des der Regierung vorliegenden Kostenvoranschlages 2 303 000 fl. Die Gesellschaft strebt bei dieser Gelegenheit auch die Konsolidirung ihrer schwebenden Schulden mit 171 000 fl. an, weshalb mit einem effektiven Gesammtbedarf von 2 474 000 fl. zu rechnen sein wird. Zur Beschaffung dieses Bedarfes sowie für etwaige weitere Ausgaben für andere Zwecke wird eine Kapitalserhöhung von 928 000 fl. Aktien, wovon 728 000 fl. in Prioritätsaktien und 200 000 fl. in Stammaktien Lit. A, und die Ausgabe von 1 800 000 Gulden 4 % Prioritätsobligationen in Aussicht genommen. Die Prioritäten sollen ab 1. Juli d. J. mit 4 % verzinslich und ab 1. Juli 1903 innerhalb 65 Jahren rückzahlbar sein. Die neuen Prioritätsaktien sollen vom Tage der Betriebseröffnung angefangen den alten Prioritätsaktien gänzlich gleichgestellt sein, vom 1. Januar 1900 aber bis zur Betriebseröffnung Bauzinsen in der Höhe der jeweilig auf die alten Prioritätsaktien entfallenden Dividende erhalten. Die neuen Stammaktien Lit. A erhalten keine Bauzinsen und werden ebenfalls erst vom Tage der Betriebseröffnung angefangen mit den alten Stammaktien Lit. A gleichberechtigt sein. Die Verzinsung der neuen Obligationen und Prioritätsaktien bis zum Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Tannwald-Grünthal, welche für den 1. Juli 1902 in Aussicht genommen ist, trägt das Finanzkonsortium.

— **Schneebergbahn.** Nach dem Berichte des Verwaltungsrathes für 1898, welcher die Betriebszeit vom 21. Juni bis Ende Dezember 1898 umfasst, wurde in dem genannten Zeitraume aus dem Personen- und Frachtenverkehre eine Einnahme von 219 364 Kronen erzielt, wovon auf die Adhäsionsstrecke 144 024 Kr. und auf die Zahnradstrecke 75 340 Kr. entfielen. Von dieser Einnahme gehören der Gesellschaft im Sinne des mit der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmung Leo Arnoldi geschlossenen Betriebsvertrages 40 % und die Reineinnahme an dem Hotelbetriebe, so dass, zuzüglich anderer Einnahmen, zu Gunsten der Gesellschaft 101 831 Kr. entfallen und nach Abschlag der Verwaltungsauslagen mit 3 645 Kr. und des für die Verzinsung und Tilgung des Prioritätsanlehens erforderlichen Betrages von 67 111 Kr. ein disponibler Gewinn von 31 074 Kr. verbleibt. Dieses Ergebniss kann mit Rücksicht auf den kurzen Bestand der Bahn und eine Betriebszeit von nur 6⅓ Monaten als ein recht befriedigendes bezeichnet werden, und gibt der Verwaltungsrath der zuversichtlichen Hoffnung auf eine weitere gedeihliche Entwickelung des jungen Unternehmens um so mehr Ausdruck, als dieses durch die mit 1. Januar d. J. erfolgte Betriebsübergabe an die Eisenbahn Wien-Aspang einerseits und durch die Herstellung einer direkten Schienenverbindung mit Wien durch die Eisenbahn Wien - Aspang andererseits eine wesentliche Förderung finden dürfte. Von dem ausgewiesenen Betriebsüberschusse (31 074 Kr.) erhalten die begebenen 5 350 Stück Prioritätsaktien eine Dividende von 5,80 Kr. (1,45 %) für die Aktie.

— **Getreide zählt nicht zu den Gütern, welche zufolge natürlicher Beschaffenheit regelmässig Gewichtsabgang erleiden.** Ein Budapester Bezirksgericht hat vor kurzem anlässlich eines Prozessfalles entschieden, dass Getreide keineswegs zu jenen Gütern zähle, welche zufolge der natürlichen Beschaffenheit während des Transportes regelmässig einen erheblichen Gewichtsabgang erleiden, dass daher die Eisenbahn nicht berechtigt sei, bei Getreide auf Grund des § 78 des Betriebsreglements im Falle des Ersatzes für Gewichtsabgänge das 1 % Kalo in Abzug zu bringen. In dem betreffenden Falle handelte es sich um eine Sendung Getreide (Weizen), deren Gewicht bei der Aufgabe bahnamtlich mit 9 980 kg festgestellt worden war. Bei Anlangen der Sendung wurde dieselbe abermals bahnamtlich gewogen und bei dieser Abwaage nur mehr ein Gewicht von 9 852 kg festgestellt, daher von dem Gute 128 kg während des Transportes in Verlust gerathen waren. Die Partei forderte die Bahn auf, ihr mit Rücksicht auf den Werth des Weizens von 12,60 fl. für 100 kg einen Schadenersatz von 16,13 fl. zu leisten. Die Bahn leistete jedoch blos einen Ersatz von 3,53 fl. und verweigerte die Zahlung der restlichen 12,60 fl. mit der Begründung, dass sie gemäss Punkt 3 des § 78 des Eisenbahnbetriebsreglements für 1 % Gewichtsverlust nicht zu haften habe. Der Kläger machte dagegen geltend, dass diese Beschränkung der Haftung nur dann Platz zu greifen habe, wenn der Verlust an Gewicht zufolge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes eingetreten ist, nicht aber bei dem beförderten Weizen, bei welchem der Verlust nur durch äusseren Einfluss eintreten konnte. Da die Bahn letzteres bestritt, berief sich Kläger zum Beweise dessen, dass der Gewichtsverlust von 128 kg Weizen nicht durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes entstehen konnte, auf die Budapester Handels- und Gewerbekammer. Das zufolge Gerichtsbeschluss eingeholte Gutachten dieser Körperschaft lautete: „Es ist unmöglich, dass bei 9 980 kg Weizen innerhalb 5 Tagen, infolge der natürlichen Beschaffenheit des Weizens, ein Gewichtsverlust von 128 kg eintrete, da Weizen selbst innerhalb eines Monates kaum eine natürliche Minderung von 0,25 % erleidet, was im gegebenen Falle höchstens 25 kg während eines Monates betragen würde.“

Das Budapester Bezirksgericht erkannte sohin dem Klagebegehren gemäss.

— **Personalnachrichten.** Am 23. Juni d. J. ist Hofrath Huss, Baudirektorstellvertreter a. D. der Wiener Stadtbahn, gestorben. Huss erfreute sich namentlich als Brückenkonstrukteur eines hervorragenden Rufes und wurde unter seiner Leitung die Rekonstruktion und Verstärkung einer grossen Anzahl von Brücken im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen durchgeführt.

## Vereinsausland.

— **Eisenbahnunfall in Wavre (Belgien).** In der brabantischen Stadt Wavre hat sich ein schwerer Unfall ereignet. Auf dem dortigen Jahrmarkte ist eine Ringeisenbahn, die durch einen Tunnel fährt, erbaut worden und findet grossen Zulauf. Am Abend des 25. Juni d. J. entgleiste der Zug; die Lokomotive wurde zertrümmert, die Wagen wurden umgeworfen, sieben Personen wurden sehr schwer, andere Fahrgäste leichter verletzt. Die Bahn wurde sofort geschlossen.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Aachen - Mastrichter Eisenbahngesellschaft** sollen für 1898 3,75 % (im Vorjahre 3 %) Dividende ausgeschüttet werden. Von den gekündigten 4 % Schuldverschreibungen im Betrage von 9 656 000 ℳ waren bis Ende Mai 9 310 050 ℳ eingelöst. Die Rückzahlung soll fortgesetzt und mit der beschlossenen Verminderung des Stammaktienkapitals sobald als möglich in der Art vorgegangen wer-

den, wie es im Art. 7 der neuen Statuten bestimmt ist. Von den in Zahlung für die veräusserten Bahnlinien erhaltenen 20 000 000 Frcs. 3 % belgischer Rente war am 1. Juni d. J. noch ein Betrag von 3 314 000 Frcs. zu veräussern.

— **Schweizerische Centralbahn.** Die Betriebseinnahmen betrugen im Jahre 1898 20 327 314 Frcs. (19 061 560 Frcs. im Vorjahre), die Betriebsausgaben 11 259 450 Frcs., so dass sich ein Ueberschuss von 9 067 864 Frcs. ergibt. Hierzu kommen: Vortrag 320 327 (360 417) Frcs., Gemeinschaftsbahnen 1 155 650 (1 103 065) Frcs., Zinsen 331 753 (357 980) Frcs., Zuschüsse, Spezialfonds 1 295 430 (1 754 058) Frcs. und kleinere Posten. Der Rohgewinn weist 12 211 895 Frcs. (11 205 812 Frcs. im Vorjahre) aus. Nach Bestreitung der Anleihezinsen mit 4 355 761 (4 279 856) Frcs., Dotirung des Erneuerungsfonds 1 350 000 (1 350 000) Frcs., der Kapitalbildung 728 315 (700 303) Frcs. usw. verbleibt ein Reingewinn von 5 150 340 (4 320 227) Frcs., von welchem 4 500 000 (4 000 000) Frcs. zu einer Dividende von 9 % (8 % im Vorjahre), 275 000 Frcs. zu Gratifikationen und 375 340 Frcs. zu einem Vortrage verwendet werden sollen.

— Der schweizerische Bundesrath erhielt seiner Vorlage gemäss (siehe Nr. 46 S. 818 d. Ztg.) vom Nationalrath die Ermächtigung zur **Erwerbung der schweizerischen Eisenbahnobligationen und zur Aufnahme eines 3,5 % Anlehens** im Betrage von 200 000 000 Frcs.; die Kommission sprach die Hoffnung aus, dass doch noch eine Verständigung mit den Eisenbahngesellschaften möglich sei.

— **Einsturz des Tunnels bei Cockett (England).** Einer Meldung aus London zufolge ist am Abend des 19. Juni der Tunnel bei Cockett, unfern von Swansea, auf der Westbahn eingestürzt. Das Unglück ist ziemlich glimpflich und mit verhältnissmässig geringem Schaden verlaufen. In Swansea hatte sich die grosse Barnum'sche Cirkus-, Menagerie- und Varietätenschau auf ein paar Tage niedergelassen, und eine ganze Anzahl Vergnügungszüge hatte Schaulustige aus der Umgegend nach Swansea befördert. Spät am Abend bei der Rückkehr fuhr einer dieser Züge durch den Tunnel und hatte kaum die gefährliche Stelle passirt, als mit ungeheurem Gepolter ein Theil des oberen Mauerwerkes mit Gesteintrümmern einfiel und zum Theil den letzten Wagen bedeckte. Die entsetzten Insassen gaben das Alarmzeichen, der Zug kam zum Stehen und die folgenden Vergnügungszüge konnten gewarnt und abgelenkt werden. Seitdem sind noch weitere Theile eingestürzt, so dass nach einigen Tagen der Tunnel ganz verschüttet war. In den nächsten Tagen dürfte jedoch die Verkehrsstörung, welche nicht von grossem Belang ist, da eine Seitenlinie verfügbar ist, auf der die Westbahn das Wegerecht besitzt und die nur einen Umweg von 14 englischen Meilen bedingt, wieder beseitigt sein.

— **Anatolische Eisenbahnen.** Nach dem Geschäftsberichte für 1898 ergaben die kilometrischen Einnahmen auf der Stammlinie Haidar-Pascha 11 531 Frcs. oder 1 914 Frcs. weniger, auf dem Ergänzungsnetze Eskichehir-Konia 3 901 Frcs. oder 2 809 Frcs. weniger als im Vorjahre. Hierbei ist zu bemerken, dass die Militärtransporte gelegentlich des letzten Krieges die Betriebseinnahmen des Jahres 1897 auf eine ungewöhnliche Höhe gebracht hatten und auf der anderen Seite die andauernde Trockenheit des Jahres 1898 auf die Ernte und damit auf die Einnahmen aus dem Getreidetransporte ausserordentlich schädlich eingewirkt hat. Die Roheinnahmen beziffern sich auf der Stammlinie auf 6 665 011 Frcs. (1 106 315 Frcs. weniger), auf dem Ergänzungsnetze auf 1 735 957 Frcs. (1 250 236 Frcs. weniger). Der Reingewinn stellt sich auf 2 374 445 Frcs. Es ist beabsichtigt, hieraus 5 % Dividende an die Aktionäre zu vertheilen.

— Die **Smyrna-Aïdinbahn** hatte bekanntlich in der letzten Zeit mit bedeutenden Schwierigkeiten zu kämpfen; im letzten Jahre blieben die Reinerträgnisse etwa 50 000 £ hinter den festgesetzten jährlichen Lasten zurück. Dem im Mai d. J. eingesetzten Komitee soll es nun gelungen sein, die sich ihm entgegenstellenden Hindernisse zu überwinden. Im letzten Jahre — einem ausnahmsweise ungünstigen — betrugen die Einnahmen der Gesellschaft nur 102 472 £; 1897: 197 757 £; 1896: 185 959 £ und 1895: 173 889 £.

— **Chinesische Nordbahnen.** Einer Meldung aus Peking zufolge scheinen die Anstrengungen, welche in jüngster Zeit gemacht wurden, um die Zwistigkeiten über den Betrieb der Nordbahnen zu beseitigen, auf dem Wege zum vollständigen Erfolge zu sein. Nach umfangreichen Verhandlungen ist eine Basis für die Versöhnung zwischen Chang Yi, dem Direktor der Eisenbahnen, und Mr. Kinder, dem Ingenieur, gefunden worden, wonach ersterer sich bereit erklärt hat, formell und schriftlich alle ungünstigen Aeusserungen über Mr. Kinder zurückzunehmen, die er im Memoriale an den Thron oder bei anderer Gelegenheit gethan hat. Hierdurch wird eine der wichtigsten Ursachen der Friktionen beseitigt, die seit der Anstellung von Chang Yi als Direktor bestanden und die richtige Verwaltung der Nordbahnen schwer beeinträchtigt haben.

— **Eisenbahnbau und Unruhen in Schantung.** Aus dieser chinesischen Provinz bringen Privatmeldungen deutscher und englischer Blätter Nachrichten über Unruhen, die mit dem dort in Angriff genommenen Eisenbahnbau zusammenhängen. Am 18. Juni d. J. zerstörten die Aufrührer bei Kaomi die Eisenbahnvorarbeiten. Zur Bestrafung musste Militär in Stärke von etwa 100 Mann entsandt werden. Am 23. Juni d. J. stiessen die Truppen in der Nähe von Tituny auf bewaffneten Widerstand; ein Gefecht entspann sich und Tituny wurde von den deutschen Soldaten angegriffen und eingenommen. Die Chinesen verloren 9 Mann. Die Truppen rückten dann auf Kaomi vor, das sich ohne Widerstand ergab, nachdem die Einwohner die Thore geöffnet hatten. Kaomi liegt etwa 25 km westlich von der Stadt Kiautschou und etwa 50 km westlich von der Grenze des deutschen Gebietes an der geplanten Eisenbahnlinie nach dem Kohlenbezirk von Weihsien. Die Truppenzahl ist aber zur Erfüllung ihrer Aufgabe wohl zu gering gewesen, denn nach einer weiteren Meldung sind ihnen 120 Mann nebst Feldgeschützen gefolgt. Wenn der Bahnbau auf ausserdeutschem Gebiete nicht den Schutz der chinesischen Behörden findet, wird er ohne militärische Deckung überhaupt nicht durchführbar sein. Die Russen haben ihre Bahnarbeiten auf chinesischem Gebiete von vornherein militärisch geschützt. Für Deutschland könnte die Erwägung Platz greifen, schreiben die „B. N. N.“, ob es nicht am richtigsten wäre, den Bahnbau durch ein Bataillon der Eisenbahnbrigade ausführen zu lassen, für das während der Dauer der Abkommandirung allerdings Ersatz in der Heimath geschaffen werden müsste.

— **Bahnprojekt von den Stanleyfällen zum Albert- und Tanganyikasee.** Eine neue innerafrikanische Eisenbahnlinie wird in der neuesten Ausgabe des in Brüssel erscheinenden „Mouvement Geographique“ angekündigt. Es handelt sich um nichts geringeres als um die Durchquerung des ganzen Kongostaates durch eine grosse Verkehrsader. Seit der Fertigstellung der sogen. Kongoeisenbahn von Matadi bis Dolo ist der Stanleypool, dieser wichtige Platz im Umlaufe des grossen Stromes, in einer den modernen Verkehrsansprüchen genügenden Weise mit der Küste verbunden, und zwischen Stanleypool und den Stanleyfällen ist ein regelmässiger Dampferverkehr eingerichtet worden, so dass der westliche und der mittlere Theil des Kongostaates nunmehr von einem ununterbrochenen Verkehrswege grossen Stils durchschnitten ist. Jenseits der Stanleyfälle aber sind der Kongo und seine Nebenflüsse derart von Stromschnellen durchsetzt, dass sie für einen Dampferverkehr durchaus ungeeignet sind. Auf Grund dieser Erkenntniss hat man schon vor einiger Zeit seitens der kongostaatlichen Regierung die Eröffnung anderer Verkehrsstrassen nach dem Gebiete der grossen Seen geplant. Der Ausführung scheinen grosse Schwierigkeiten entgegenzustehen. Oestlich von den Stanleyfällen dehnt sich der ungeheure äquatoriale Urwald aus, dessen Dunkel bisher nur durch einige Expeditionen als ein wenig gelichtet gelten darf. Weiterhin erhebt sich das Land in einer Folge von Terrassen, bis es eine Höhe von über 2 500 m über dem Wasserstande des Lualaba erreicht. Weiter östlich von dieser Erhebung des innerafrikanischen Hochlandes, wo der Aruwimi, der Lowa und viele andere Zuflüsse des Kongo entspringen, fällt das Gelände in schroffen Abhängen nach dem ostafrikanischen „Graben“ ab, in dessen Verlauf die grossen Seen: der Albertsee, der Albert-Eduardsee, der Kiwu- und der Tanganyikasee eingelagert sind. Die Ufer dieser interkontinentalen Meere sollen nun gerade mit dem Endpunkte der Kongoschifffahrt mitten durch die grosse Waldwüste hindurch und über die Terrassen hinweg durch Schienenwege verbunden werden. Die Station an den Stanleyfällen wird den Ausgangspunkt für die neue Eisenbahn bilden, die zunächst durch das Thal des Tschopa oder zwischen diesem Flusse und dem südlicher strömenden Kinena ziemlich genau gegen Osten verlaufen wird, bis sie das Plateau erreicht, wo der Lenda und der Oso, dieser nach Süden und jener nach Norden fliessend, ihre Quellen besitzen. Dort soll sich der Schienenweg gabeln, um in seinem nördlicheren Zweige im Verlaufe gegen Nordosten den Albertsee zu gewinnen und so den schiffbaren Kongo mit dem Nilthale zu verbinden, während der andere Zweig sich direkt nach Süden wendet und bis zu dem Nordende des Tanganyikasees verläuft. Man rechnet darauf, dass die Anlage von rund 2 000 km Eisenbahnlinie zur Ausführung des Planes nothwendig sein wird.

Wenn man die Schwierigkeiten, welche das Gelände sowie die Zufuhr der Baumaterialien bieten, und die klimatischen Verhältnisse in Betracht zieht, so darf man wohl — trotz aller Bewunderung, welche das Riesenwerk der Kongobahn dem Beschauer abnöthigt — annehmen, dass bis zur Vollendung der neuen etwa 2 000 km langen Bahn noch recht gewaltige Wasser-

massen und Bodenerzeugnisse der Aequatorialprovinzen sowohl kongoabwärts dem atlantischen Ozean als auch dem Seengebiet zuströmen werden.

— **Eisenbahnunfall bei Exeter (Nordamerika).** Ein vor schweren Folgen begleiteter Eisenbahnunfall, der auf die amerikanischen Betriebsverhältnisse ein eigenthümliches Licht wirft, hat sich am Abend des 12. Mai d. J. auf der Philadelphia- und Reading-Eisenbahn bei Exeter ereignet. Nach einem Berichte in den „Engineering News" vom 18. Mai hat sich der Vorgang in folgender Weise abgespielt: Infolge einer Beschädigung, die ein Güterzug erlitten hatte, musste die betreffende Strecke eingleisig befahren werden. Die hierbei einzuhaltende Fahrordnung hat man den einzelnen Zügen anscheinend in der Weise übermitteln wollen, dass man sie durch ein besonderes Signal zum Halten brachte. Der erste Zug, der in die eingleisige Strecke gelassen werden sollte, war ein nach Williamsport fahrender Schnellzug, auf den ein von Harrisburg kommender Sonderzug folgte. Beide Züge waren mit Ausflüglern voll besetzt. Wegen einer scharfen Krümmung hat der Führer des ersten Zuges das Haltsignal zu spät gesehen und um etwa eine Zuglänge überfahren, sodass er zurücksetzen musste. Inzwischen lief ein Bremser mit einer rothen Laterne dem zweiten Zuge, der als Theil des ersten behandelt wurde und diesem unmittelbar folgte, entgegen. Aber schon nach wenigen Augenblicken kam der Sonderzug aus der die Aussicht behindernden Krümmung und fuhr mit voller Geschwindigkeit auf den haltenden Zug, wobei 30 Personen sofort getödtet und 50 bis 60, zum Theil tödtlich, verwundet wurden.

(„Centr.-Bl der Bauverw.")

## Allgemeines.

— **Ein elektrischer Strassenbahnomnibus** der Firma Siemens & Halske machte am 26. und 27. Juni in Berlin einige Probefahrten, welchen die Vertreter der Behörden usw. beiwohnten. Der elektrische Strassenbahnomnibus ist ein von der Aktiengesellschaft Siemens & Halske hergestellter automobiler, elektrisch angetriebener Omnibus, der sich von den bisher bekannten Fahrzeugen dieser Art dadurch unterscheidet, dass er mit einer besonderen Leitachse und einem Stromabnehmer versehen ist, die ihm gestatten, sich nicht nur auf öffentlichen Strassen ohne Schienen zu bewegen, sondern auch auf den Gleisen einer Strassenbahn wie ein gewöhnlicher Strassenbahnwagen vorwärts zu kommen. Bei der Fahrt auf den Gleisen nimmt der Wagen den zu seiner Fortbewegung und zum Laden seiner Akkumulatoren erforderlichen Strom von dem Fahrdraht der elektrischen Strassenbahn. Die äussere Erscheinung des vorgeführten Fahrzeuges weicht von den mit Pferden betriebenen Omnibussen und dadurch ab, dass entsprechend der schmaleren Spurweite der Gleise die hinteren Räder in den Kasten eingebaut sind und dass die Vorderräder behufs besserer Lenkbarkeit unter der vorn am Wagenkasten angebrachten Plattform des Führerstandes angeordnet sind. Vor den Vorderrädern des Wagens ist eine dritte leichte Leitachse mit zwei kleinen mit Spurkränzen versehenen Rädern angebracht, welche vom Führerstand aus gehoben und gesenkt werden kann, und die Führung des Wagens auf den Schienen übernimmt, sobald der Wagen auf den Strassenbahngleisen fährt. Ueber der Vorderachse befindet sich auf dem Dach des Führerstandes der den elektrischen Wagen der Firma Siemens & Halske eigenthümliche umlegbare Schleifbügel für die Stromentnahme aus der Luftleitung der elektrischen Strassenbahnen. Auf der Fahrstrasse konnte der Omnibus bei 7 m Breite sofort kurz umgelenkt werden. Bei der Fahrt auf den Schienen erreichte der Wagen eine Geschwindigkeit von 28 km in der Stunde und konnte durch Feststellen der vier Laufräder vermittelst der Motoren auf eine kurze Strecke zum Stehen gebracht werden. Der neue elektrische Strassenbahnomnibus soll seine Probe glänzend bestanden haben. Er dürfte daher bald im Strassenbilde Berlins heimisch werden.

— **Ein zusammenfaltbares Hotel** ist das Neueste, was in Amerika erdacht worden ist. Geschlossen sieht das „Hotel" einem gewöhnlichen G e p ä c k w a g e n unserer Eisenbahnen vollständig ähnlich. Am Bestimmungsorte aber wird der Wagen theilweise umgeschlagen und aufgeklappt. Zwischenwände werden eingeschoben und der ganze Raum, der eine fünf bis sechs Mal grössere Fläche bedeckt, als die Bodenfläche eines Eisenbahnwagens ausmachen würde, in einzelne „Zimmer" getheilt. Nun werden die Möbel auch aufgeklappt und das „Hotel", das für reisende Cirkusgesellschaften bestimmt ist, ist fertig und wird mit allem Komfort der Neuzeit, mit elektrischem Lichte, Baderäumen usw. ausgestattet. Zu der Umwandelung des Wages in das Hotel ist nur eine Stunde Arbeit von vier Personen erforderlich. („N. A. Ztg.")

— **Telegraphen- und Telephonnetz der Welt.** Das „Bulletin de la Société des Ingenieurs civils" gibt eine Statistik der Telegraphen- und Telephonlinien, die sich am 1. Januar d. J. auf der Erde befanden. Die Gesammtlänge aller Telegraphenlinien betrug 2 651 500 km, die Länge der Drähte 8 179 900, die Länge der Telephonstrecken 615 400, der Drähte 5 154 300 km. Die Entfernungen der telephonischen Verbindungen erreichen in Amerika 3 000 km. Die Telephonverbindung Newyork-Chicago, die noch vor einigen Jahren als Wunderwerk gepriesen wurde, misst 1 520 km. In Europa befinden sich viele Telephonstrecken von 800—1 000 km. Paris-Marseille hat 800 km, Berlin-Budapest 970, Berlin-Memel 1 012 km.

## Die österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1898.

Das Eisenbahnministerium versendet soeben den umfangreichen Bericht über die Ergebnisse des staatlichen Betriebes im Jahre 1898.

Dem Berichte, welcher in äusserst übersichtlicher Weise ein reichhaltiges statistisches Material zur Darstellung bringt, sind folgende Daten zu entnehmen:

Das von der Staatseisenbahnverwaltung betriebene Bahnnetz, welches mit Ende des Jahres 1897 eine Länge von 9 613 km umfasste, erfuhr im Jahre 1898 durch die Eröffnung einer grösseren Anzahl von Lokalbahnen eine sehr beträchtliche Erweiterung und zwar auf 10 332 km, oder nach Ausscheidung der an die Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft übergegangenen Lokalbahn Böhmisch-Leipa-Niemes auf 10 314 km, was einem Zuwachse von 701 km oder 7,3 % entspricht. Von dieser Gesammtlänge entfallen 7 610 km auf Bahnen im Eigenthume und Betriebe des Staates, 571 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung des Staates betrieben und 2 133 km auf Privatbahnen, welche für Rechnung der Eigenthümer betrieben werden. Zum staatlichen Betriebsnetze gehören 59 Lokalbahnen mit einer durchschnittlichen Betriebslänge von 1 667 km. An das Staatseisenbahnnetz schliessen Schleppbahnen mit zusammen 479 km (im Vorjahre 451 km) an.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel umfasste 2 317 Lokomotiven (0,225 für 1 km) gegen 2 121 im Vorjahre, 5 521 Personenwagen (0,535 für 1 km) gegen 5 024 im Vorjahre und 40 710 Güterwagen (3,946 für 1 km) gegen 37 534 im Vorjahre. Die Gesammtkosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf 180 000 000 fl.

Den V e r k e h r betreffend, wurden im Jahre 1898 auf dem staatlichen Betriebsnetze von 1 005 713 Zügen 57 100 000 Zugkm zurückgelegt, was gegenüber dem Vorjahre einer Mehrleistung von 142 023 Zügen bezw. von 5 340 000 Zugkm entspricht.

| Die B e t r i e b s e i n n a h m e n für 1898 | |
|---|---|
| betragen . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 120 738 131 fl. |
| und stellen sich gegen jene des Jahres 1897 mit . | 112 323 321 „ |
| höher um . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 8 414 810 fl. |

Die gesammte Betriebseinnahme vertheilt sich auf:

| | | 1898 gegen 1897 günstiger | 1898 gegen 1897 ungünstiger |
|---|---|---|---|
| | fl. | fl. | fl. |
| die Transporteinnahmen . | 109 781 571 | 7 500 437 | — |
| die Einnahmen aus dem Salzgeschäfte . . . . | 1 022 435 | — | 73 189 |
| den Antheil an dem Gemeinschaftsverkehre beziehungsweise Reingewinn der Aussig-Teplitzer Eisenbahn . . . | 547 613 | — | 56 858 |
| die verschiedenen Einnahmen. . . . . . . . | 9 386 512 | 1 044 420 | — |
| zusammen | 120 738 131 | 8 544 857 | 130 047 |
| | | 8 414 810 | |

Von den erzielten Transporteinnahmen entfallen:

| | fl. | | % |
|---|---|---|---|
| auf die Personenbeförderung . . . | 27 664 479 | = | 25,20 |
| „ Reisegepäck . . . . . . . . | 1 406 012 | = | 1,28 |
| „ Eilgüter . . . . . . . . . . | 3 476 891 | = | 3,17 |
| „ Frachtgüter . . . . . . . . | 77 234 189 | = | 70,75 |
| zusammen | 109 781 571 | = | 100,00 |

Die durchschnittliche J a h r e s b e t r i e b s l ä n g e stieg von 8 097,20 km in 1897 auf 8 183,60 km in 1898; es trat sonach

eine Vermehrung um 86,40 km oder 1,07 % der Betriebslänge ein.

Die Transporteinnahmen sind von 102 281 134 fl. im Jahre 1897 auf 109 781 571 fl. im Jahre 1898, d. i. um 7 500 437 fl. oder um 7,33 % gestiegen.

Die Transporteinnahmen der im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, dann der Wiener Stadtbahn sowie der im fremden Betriebe befindlichen Wiener Verbindungsbahn betrugen für das Betriebskilometer im Jahre 1897 12 631,67 fl., während sie sich im Jahre 1898 auf 13 414,82 fl., somit im Jahre 1898 um 783,15 fl. oder um 6,20 % erhöhten.

Die Anzahl der Personen, welche auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen, dann der Wiener Verbindungs- und Stadtbahn befördert wurde, betrug 51 546 927 (gegen 1897 + 8,7 %), und zwar entfallen auf

| I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse | zusammen |
|---|---|---|---|
| Schnellzüge | | | |
| 159 904 | 696 259 | 1 121 349 | 1 977 512 |
| Personenzüge | | | |
| 87 040 | 1 807 629 | 47 674 746 | 49 569 415 |

Der Verkehr auf Entfernungen bis 20 km hat 61,37 (1897 59,19) % des Gesammtverkehres, auf Entfernungen bis 80 km 28,33 (33,51) %, auf Entfernungen bis 200 km 7,50 (8,98) % und auf Entfernungen bis 1 100 km 2,80 (3,32) % des Gesammtverkehres betragen.

Die Transporteinnahmen aus dem Personenverkehre der für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen sowie der Wiener Verbindungs- und der Wiener Stadtbahn betrugen im Jahre:

| für Reisende | | | | |
|---|---|---|---|---|
| mit Schnellzügen | I. Klasse | 1 502 363 fl. | = | 5,43 % |
| „ „ | II. „ | 3 193 238 „ | = | 11,54 „ |
| „ „ | III. „ | 1 921 477 „ | = | 6,95 „ |
| „ Personenzügen | I. „ | 276 079 „ | = | 1,00 „ |
| „ „ | II. „ | 2 018 327 „ | = | 7,30 „ |
| „ „ | III. „ | 17 806 163 „ | = | 64,36 „ |
| „ Militärkarten | | 946 832 „ | = | 3,42 „ |
| | zusammen | 27 664 479 fl. | | |
| | d. i. um | 2 214 318 „ | = | 8,7 % |

mehr als im Vorjahre.

Die durchschnittliche Personeneinnahme betrug 0,54 fl. (gegen 1897 — 0,08 fl.), während sich die Einnahme für die Person und das Kilometer auf 0,0141 (0,0146) fl. bezifferte.

Was die sonstigen Betriebsergebnisse auf den für Rechnung des Staates betriebenen Bahnen sowie auf der Wiener Stadtbahn betrifft, so betrug das Gesammtgewicht des abgefertigten Reisegepäckes im Jahre 1898 72 683 t, das ist um 1 788 t oder 2,52 % mehr als im Vorjahre. Die bezügliche Einnahme ergab einen Mehrbetrag von 49 289 fl. oder 3,63 %. An Eilgut wurden im Berichtsjahre 246 629 t, somit um 10 398 t oder 4,40 % mehr als im Jahre 1897 befördert und an Einnahmen hierfür um 301 121 fl. = 9,48 % mehr als im Jahre 1897 erzielt. Das Gesammtgewicht des beförderten Frachtgutes betrug im Jahre 1898 30 827 782 t, das ist um 2 470 820 t oder 8,71 % mehr als im Vorjahre. Die betreffende Einnahme ist um 4 935 709 fl. oder 6,83 % höher als im Jahre 1897. An der Vermehrung der Frachtguttransporte nahmen insbesondere theil die Artikel: Braunkohle, Bau-, Werk- und Nutzholz, Getreide, Steinkohle, Koks sowie Erze und Mineralien; dagegen zeigten sich grössere Ausfälle im Transporte von Cement, Mühlenfabrikaten und Steinen. An dieser Stelle sei das Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung hervorgehoben, durch geeignete Maassnahmen speziell den Stückgutverkehr zu entwickeln.

Die Staatseisenbahnverwaltung hat im Berichtsjahre im Güterverkehre, abgesehen von zahlreichen Tarifmaassnahmen, eine Reihe von einschlägigen Neuerungen durchgeführt. So wurden im Anschlusse an die bereits im Jahre 1897 begonnene Errichtung einzelner Güternebenstellen an abseits der Bahn gelegenen Orten im Berichtsjahre weitere Güternebenstellen eröffnet und ist die Eröffnung noch anderer Güternebenstellen in Aussicht genommen. Ferner wurde die Güterabfertigung in Haltestellen, in welchen die zur normalen Güterabfertigung erforderlichen Einrichtungen nicht vorhanden sind, gegen Ausfolgung einer Interimsbestätigung durch das Haltestellenpersonal, im Berichtsjahre in 87 Haltestellen eingeführt und die Verwendung der Eisenbahnmarke zur Frankirung der Transportgebühren bei Beförderung kleiner Kolli ermässigten Eilgutes im Lokalverkehre mit 1. Juli des Berichtsjahres zur Einführung gebracht. Eine weitere Ausgestaltung der Markenabfertigung ist in Aussicht genommen. Zur Erleichterung des Gepäckverkehres in Wien wurde ein bahnseitiger Gepäckzustreifdienst nach dem Wiener Westbahnhofe und Franz Josefsbahnhofe ins Leben gerufen, wobei auch die Auflieferung des Gepäckes durch die Rollfuhrbediensteten besorgt wird und der Reisende gegen Rückgabe der ihm von Rollfuhrbediensteten eingehändigten Interimsbestätigung und Begleichung der entfallenden Gebühren bei der Gepäckkasse den Gepäckschein ausgefolgt erhält. Ausserdem wurden auf Grund von Vereinbarungen zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen ab 1. Mai 1898 behufs beschleunigter Beförderung sämmtlicher für den Wiener und Prager Montag-Schlachtviehmarkt bestimmten Rindviehsendungen aus Galizien und der Bukowina wöchentlich einmal besonders beschleunigte Vieheilzüge von der Station Itzkany über Lemberg, Krakau, Oswiecim und Prerau nach Wien und Prag eingeleitet. Diese Vieheilzüge, für deren Benutzung ein Zuschlag zu den normalen Frachtsätzen nicht zu entrichten ist, haben Zuganschlüsse von allen Seitenlinien in Galizien und der Bukowina.

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes, ausschliesslich der vertragsmässigen Zahlungen für Verzinsung und Tilgung, betrugen im letzten Jahre 78 345 993 fl., um 8 317 220 fl. mehr als im Jahre 1897. Dieses Ergebniss findet seine Begründung einerseits in der Erhöhung der Leistungen und in dem bedeutenden Streckenzuwachse, anderseits zum nicht geringen Theile in den erheblichen Mehrkosten, welche die im Jahre 1898 eingeführten sozialpolitischen Maassnahmen sowie die im Interesse der Betriebssicherheit getroffenen Vorkehrungen im Gefolge hatten. Von den sozialpolitischen Maassnahmen zu Gunsten des Personals der Staatsbahnen sind insbesondere die Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten im Exekutivdienste, die zeitgemässen Anschauungen Rechnung tragende Reform der Dienstpragmatik, die Arbeitsordnung für Werkstätten und Heizhäuser, die Verbesserung der Ruheversorgung durch Einführung von Minimalpensionen sowie mehrfache theilweise Aufbesserungen der Bezüge einzelner Gruppen von Bediensteten hervorzuheben. Als zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragende Maassregel ist nebst der Regelung der Dienst- und Ruhezeiten namentlich die grundsätzliche Einführung des Fahrens in Raumdistanz zu erwähnen.

Der Betriebskoeffizient des Staatsbahnbetriebes stellt sich für 1898 auf 57,29 % gegen 57,5 % im Jahre vorher. Der Vergleich der finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnverwaltung mit dem bezüglichen Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium für den gesammten Etat des Eisenbahnministeriums ein um 570 521 fl. günstigeres Resultat, indem der Erfolg im Erfordernisse zwar um 2 834 710 fl. ungünstiger, hingegen in der Bedeckung um 3 405 231 fl. günstiger war. Die Kapitalverzinsung der im Eigenthume des Staates stehenden und von demselben für eigene Rechnung betriebenen Bahnen stellte sich bei einem Anlagekapital von 1 185 221 431 fl. und dem für 1898 sich ergebenden Betriebsüberschusse von 33 991 322 fl. auf 2,87 %, d. i. genau wie im Vorjahre.

Was speziell die im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung stehenden Lokalbahnen betrifft, so ergaben dieselben einen Betriebsüberschuss von 869 259 fl. Die von der staatlichen Betriebsverwaltung bestrittenen Auslagen betrugen 3 487 773 fl., dagegen die der letzteren zugekommene Betriebskostenvergütung nur 3 046 478 fl.

Einen besonders erfreulichen Eindruck machen die Mittheilungen des Geschäftsberichtes über die Entwickelung der Wohlfahrtseinrichtungen, welche zu Gunsten des Personals der Staatseisenbahnverwaltung bestehen. (Der Personalstand des Eisenbahnministeriums und der demselben unterstehenden Behörden und Dienststellen betrug: Staatsbeamte 340, Staatsdiener 73, Staatsbahnbeamte 7 006, Unterbeamte 5 143, Diener und Wächter 26 533, zusammen 39 095 Personen).

Unter den bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen für die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen sind zu nennen: das Pensionsinstitut für Beamte und Unterbeamte (Vermögen 13 962 923 fl., Mitgliederzahl 12 230), in dessen Satzungen mit 1. Juli 1898 wesentlich günstigere Bestimmungen in betreff der Höhe der Pensionen und Erziehungsbeiträge aufgenommen wurden.

Die finanzielle Lage des Pensionsfonds hat sich insofern ungünstig gestaltet, als dieser Fonds im Berichtsjahre mit einem gegen das Jahr 1897 um 142 591 fl. höheren Gebahrungsausfalle, und zwar im Betrage von 779 915 fl. abgeschlossen hat, welcher statutengemäss von der Staatseisenbahnverwaltung gedeckt wurde. Dieser Ausfall ist darauf zurückzuführen, dass die statutenmässigen Beiträge der Mitglieder nur etwa ein Fünftel des Erfordernisses der versicherungstechnischen Deckung der Leistungen des Pensionsinstitutes betragen. Während der Zeit des Staatseisenbahnbetriebes, d. i. seit dem Jahre 1882 wurden für Leistungen auf Grund der Pensionsstatuten 16 528 425 fl. verausgabt.

Das Provisionsinstitut besitzt ein Vermögen von 8 646 570 fl. und 37 574 Theilnehmer. Zur Theilnahme an demselben, welches den Mitgliedern und deren Angehörigen Provisionen und Erziehungsbeiträge sichert, sind die ständigen Diener verpflichtet, wogegen es den Arbeitern, Diurnisten usw. freisteht, diesem Institute als Theilnehmer beizutreten. Die den Mitgliedern des Pensionsinstutes ab 1. Juli 1898 eingeräumten neuen Begünstigungen wurden auch jenen Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, welche dem Provisionsinstitute angehören, gewährt. Für die Arbeiter wurde hierbei eine Minimalprovision von jährlich 150 fl. festgesetzt.

Den Bediensteten und Arbeitern der österreichischen Staatsbahnen, welche mehr als 10 Jahre im Dienste derselben gestanden haben und keinem Versorgungsfonds angehören, wird beim Eintritt ihrer Erwerbsunfähigkeit, wenn sie weder eine Provision noch eine Unfallrente beziehen und bedürftig sind, eine fortlaufende Gnadengabe in der Höhe von 40 bis 50 % der Provision gewährt, welche dem erwerbsunfähigen Bediensteten gebühren würde, wenn er dem Provisionsinstitute als Mitglied angehört hätte. Die Wittwe eines solchen Bediensteten wird mit einer Gnadengabe in der Höhe von 50 % jener Gnadengabe betheilt, welche ihrem Gatten bewilligt wurde oder bewilligt worden wäre. Im Falle Kinder vorhanden sind, erhält die Wittwe anstatt einer Gnadengabe Erziehungsbeiträge für die Kinder bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres in der Höhe der obenerwähnten, der Wittwe zufallenden Gnadengabe, erhöht für jedes Kind um 10 % der Gnadengabe, welche der Vater bezog oder bezogen hätte.

Am Ende des Berichtsjahres waren 2 025 Rentenempfänger (Bedienstete, Wittwen und Waisen) mit fortlaufenden Gnadengaben betheilt und wurden hierfür im Jahre 1898 151 750 fl. ausgegeben.

Die Krankenkasse hatte ein Vermögen (Reservefonds) von 701 908 fl. bei einem Mitgliederstande von durchschnittlich 85 052. Auch die statutarischen Bestimmungen der Krankenkasse erfuhren im Jahre 1898 erhebliche Aenderungen zu Gunsten der Mitglieder, namentlich in Bezug auf die Höhe des Krankengeldes.

Zur Besorgung des bahn- und kassenärztlichen Dienstes auf den gesammten Linien, welche im Berichtsjahre der Staatseisenbahnverwaltung unterstanden, waren am Ende des Berichtsjahres 496 Bahnärzte bestellt (gegen 451 im Jahre 1897).

Von den bestehenden Unterstützungsfonds hatte jener der Krankenkasse ein Vermögen von 469 793 fl., der Aerzteunterstützungsfonds ein solches von 48 126 fl. und der Unterstützungsfonds für Bedienstete und Arbeiter der ehemaligen böhmischen Westbahn ein Vermögen von 137 596 fl., ausserdem besteht ein Fonds „Widmungen für Unterstützungen“, aus welchem einmalige Unterstützungen an nicht aktive Bedienstete gewährt werden.

Die Spar- und Vorschusskasse hat ein Vermögen von 69 529 fl., der Schulfondsverein, aus dessen Einnahmen zahlreiche Handstipendien zur Ermöglichung der Ausbildung der Kinder von Bediensteten an Mittelschulen gewährt werden, ein solches von 184 061 fl. (1898 wurden 146 Stipendien zu 100 fl. verliehen.)

Der aus den Kreisen der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers gebildete Kaiserjubiläumswohlthätigkeitverein für Töchter von Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung hat bereits ein Vermögen von 50 396 fl. Der Weihnachtsbescherungs- und Ferienkolonienverein ein solches von 25 625 fl. Ausserdem bestehen die Kaiser Franz Josefjubiläumsstiftung der Staatsbahndirektion Lemberg für Ferienkolonien, eine Alois von Czedik'sche Heirathsausstattungsstiftung (Vermögen 15 645 fl.), eine Julius Lottstiftung (Vermögen 3 135,92 fl.).

Ueberdies sind zu erwähnen: Bettstiftungen im Rudolfinerhause in Wien, Schulen für Bahnbedienstete, darunter die am Bahnhofe in Lemberg ausschliesslich für Kinder des dort beschäftigten Personals mit fünf Klassen, Arbeiterhäuser, Badeanstalten und sechs Lebensmittelmagazine mit 19 048 Mitgliedern und einem Gesammtwaarenumsatz von 1 939 094 fl.

Das Vermögen sämmtlicher Humanitätsinstitute für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen belief sich 1898 auf 24 466 184 fl., die Einnahmen betrugen rund 5 000 000 fl., wovon etwa 1 000 000 fl. die Staatseisenbahnverwaltung als Beitrag leistete; ausserdem entrichtete die Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1898 843 000 fl. als Beitrag zur berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung.

---

## Bücherschau.

— **Almanach der österreichischen Staatsbahnen.** Der im Eisenbahnministerium bearbeitete Almanach der österreichischen Staatsbahnen, 19. Jahrgang, ist soeben erschienen. Vermöge seines reichen, instruktiven, fast alle Zweige des Staatsbahnorganismus umfassenden Inhaltes wird der Almanach nicht nur von den Organen der österreichischen Staatsbahnen zu dienstlichen Zwecken allgemein benutzt, sondern auch von Interessenten der Staatsbahnen als ein unentbehrliches Nachschlagebuch verwendet. Das Jahrbuch enthält einen vollständigen Schematismus der Staatsbeamten des Eisenbahnministeriums, der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, dann der Staatseisenbahnbediensteten, des Central- und Exekutivdienstes der österreichischen Staatsbahnen, ein Verzeichniss der Staatsbehörden für das Eisenbahnwesen, eine Uebersicht der den Staatsbahndirektionen zugewiesenen Strecken, ein alphabetisches Stationsverzeichniss der Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Bahnen usw. Das Reinerträgniss dieses Buches ist, wie bisher, der Unterstützung in Nothlage gerathener Bediensteter der österreichischen Staatsbahnen sowie deren Wittwen und Waisen gewidmet.

— **Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands** (in sechs Blättern, Maassstab 1 : 1 000 000) nebst zugehörigem Verzeichniss der deutschen Eisenbahnen und ihrer Stationen. Verlag von Max Pasch, königlicher Hofbuchdrucker, Berlin, Ritterstrasse 50. Preis 9 ℳ, aufgezogen mit Stäben oder in Mappe 16,50 ℳ.

Diese im Reichseisenbahnamt bearbeitete Karte ist wieder in neuer Auflage erschienen. Gegen das Vorjahr hat sie durch Aufnahme der neu eröffneten Linien und Stationen sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zur Ausführung genehmigten und der zur Herstellung aus Staatsmitteln in Aussicht genommenen Eisenbahnprojekte eine erhebliche Erweiterung erfahren. Vier Nebenkarten in grösserem Maassstabe veranschaulichen, wie früher, die Eisenbahnnetze der Reichshauptstadt Berlin, des Königreichs Sachsen, des oberschlesischen Berg- und Hüttenreviers und des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers.

Die Karte zeichnet sich durch klare Wiedergabe der Zeichnung, gefällige Kolorirung und deutlichen Druck aus.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 49,82 km lange Strecke Angerburg-Goldap der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, welche am 15. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

### Uebereinkommen über die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen.

Das Uebereinkommen über die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen (Anhang VI zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement) ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg. Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Labiau-Tilsit zwischen Gr. Brittanien und Tilsit gelegene Haltepunkt Linkuhnen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Linkuhnen nicht abgefertigt.

**Schliessung einer Güternebenstelle.**

Königliche Eisenbahndirektion Stettin. Die zur Station Gransee gehörige Güternebenstelle Rheinsberg wird mit Ablauf des Monats Juni d. J. geschlossen.

**Eröffnung von Stationen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen Am 1. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Sandau und Lindenhau in Kilometer 441.5/7 der Linie Wien-Eger gelegene Haltestelle Konradsgrün für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt im Wächterhause Nr. 332, die Gepäckabfertigung findet im Nachzahlungswege statt.

**Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Am 10. August d. J. wird der Güterbahnhof Köln-Bonnthor, welcher jetzt nur dem Wagenladungsverkehr dient, auch für die Abfertigung von Frachtstückgütern im Empfang und Versand eröffnet und gleichzeitig der Güterbahnhof Köln-Süd für den Versand von Frachtstückgütern geschlossen, so dass er von dem bezeichneten Tage ab nur noch dem Wagenladungsverkehr mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen dient. Die weitere Beschränkung für Köln-Süd, dass dieser Bahnhof während der Monate April bis einschliesslich September für den Verkehr mit Knochen geschlossen ist, bleibt ebenfalls bestehen. (Vergl. auch die bezügliche Bekanntmachung in dieser Nummer.)

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**

Druckfehlerberichtigung.

In dem mit 1. Juni 1899 in Kraft getretenen Nachtrag II zum deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbandsgütertarife Theil II, Heft 1 wird der auf Seite 13 in der Relation Wysocan-Hamburg B. bezw. Wilhelmsburg zufolge eines Druckfehlers mit 594 ₰ bezifferte Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 20 A mit sofortiger Gültigkeit auf 394 ₰ berichtigt.

Wien, am 24. Juni 1899. (1772)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

## 2. Aenderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. August d. J. wird der Güterbahnhof Köln-**Bonnthor**, welcher jetzt nur dem Wagenladungsverkehr dient, auch für die Abfertigung von **Frachtstückgütern** im Empfang und Versand **eröffnet** und gleichzeitig der Güterbahnhof Köln-**Süd** für den **Versand** von **Frachtstückgütern geschlossen,** sodass er von dem bezeichneten Tage ab nur noch dem Wagenladungsverkehr mit Ausschluss von Fahrzeugen und Sprengstoffen dient. Die weitere Beschränkung für Köln-Süd, dass dieser Bahnhof während der Monate April bis einschliesslich September für den Verkehr mit Knochen geschlossen ist, bleibt ebenfalls bestehen.

Infolge Schliessung von Köln-Süd für den Versand von Frachtstückgütern sind derartige Güter in Zukunft auf Bahnhof Köln-Bonnthor aufzuliefern, wodurch für sie im Verkehr mit den Stationen in der Richtung von Köln-Ehrenfeld, Köln-Longerich und Deutzerfeld ganz unwesentliche Frachterhöhungen eintreten. Im Verkehre mit den Stationen in der Richtung von Kalscheuren stehen die Tarifsätze für Köln-Bonnthor mit denjenigen für Köln-Süd gleich.

Von dem Eingangs genannten Tage ab werden **Frachtstückgut**sendungen für Köln, sofern nicht im Frachtbriefe ein anderer Bahnhof ausdrücklich vorgeschrieben ist, von denjenigen Stationen, von welchen die Tarifsätze nach Köln-Bonnthor und Köln-Gereon **gleichstehen,** auf Köln-**Bonnthor**, von den übrigen Stationen nach wie vor auf Köln-**Gereon** abgefertigt.

Weitere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Köln, den 28. Juni 1899. (1773)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Güterverkehr.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich.**

Am 15. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze der Spezialtarife II und III für die Beförderung von Sendungen zwischen Weisswasser (B. N. B.) und unserer Station Bautzen in Kraft. Der Frachtsatz des Spezialtarifs II beträgt 77 ₰ und der des Spezialtarifs III 56 ₰ für 100 kg unter Zugrundelegung eines Gewichts von mindestens 10 000 kg für je einen Wagen und Frachtbrief.

Dresden, am 28. Juni 1899. (1774)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich.**

Am 15. Juli d. J. treten direkte Frachtsätze der Spezialtarife II und III für die Beförderung von Sendungen zwischen Weigsdorf (Oe. N. W. B.) und unserer Station Grottau in Kraft. Der Frachtsatz des Spezialtarifs II beträgt 39 Heller und der des Spezialtarifs III 34 Heller für 100 kg unter Zugrundelegung eines Gewichts von mindestens 10 000 kg für je einen Wagen und Frachtbrief.

Dresden, am 28. Juni 1899. (1775)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.**

Am 15. Juli d. J. wird die Station Bensheim des Direktionsbezirks Mainz in das Tarifheft 1 einbezogen. Der Frachtberechnung werden die für Bensheim M. N. B. gültigen, im Tarifhefte 5 des ost-mittel-südwestdeutschen Verkehrs nebst Nachträgen verzeichneten Entfernungen und Frachtsätze zu Grunde gelegt, jedoch unter Beschränkung der Gültigkeit auf den Wagenladungsverkehr.

Die Abfertigung von Stückgutsendungen nach und von Bensheim wird ausschliesslich durch die Station Bensheim der Main-Neckarbahn vermittelt.

Dresden, am 28. Juni 1899. (1776)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Gr. bad. Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. werden für Eisensendungen, welche in der Station Rheinau mit der Bahn ankommen und von da mit der Bahn in Wagenladungen innerhalb Jahresfrist reexpedirt werden, unter den in den Reexpeditionsbestimmungen vom 1. August 1894 für Eisentransporte von Mannheim enthalte-

nen Bedingungen gewisse Rückvergütungen gewährt. Ueber die Höhe derselben ertheilt das Stationsamt Rheinau und das diesseitige Gütertarifbüreau nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 24. Juni 1899. (1777)
Gr. Generaldirektion.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.**

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die Station Krupa der Buschtěhrader Eisenbahn in den Tarif für den oben genannten Verkehr einbezogen. Für Sendungen nach Krupa kommen die für Station Kladno der Buschtěhrader Eisenbahn im bezeichneten Tarif vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 13,8 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 21. Juni 1899. (1778)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch - hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1.**

Die im Ausnahmetarif Nr. 9 s für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen enthaltenen Frachtsätze für Achern, Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut der badischen Staatsbahn werden zum 15. August 1899 ohne Ersatz aufgehoben.

Hannover, den 27. Juni 1899. (1779)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden nach Station Röbel der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn im obigen Verkehr neue Frachtsätze für Einzelsendungen eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. Juni 1899. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung, welche voraussichtlich am 1. Juli cr. erfolgen wird, werden im obigen Verkehre Frachtsätze nach den Stationen der Strecke Wollin - Misdroy des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin eingeführt.

Vom 1. Juli cr. treten ferner Ermässigungen der Massenfrachtsätze nach den Stationen der Strecke Jatznik - Ueckermünde desselben Direktionsbezirks ein.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. Juni 1899. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898.**

Im Verkehr mit den Lokalbahnstationen Hirschau und Schnaitenbach werden für die Artikel: Kaolin, Kohlen und Thon des Spezialtarifs III die Anstosssätze des Spezialtarifs III um 0,06 ℳ für 100 kg gekürzt.

München, den 25. Juni 1899. (1782)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo. Ausnahmetarif 24 für Holz etc.**

Die auf Seite 10 und 11 des Tarifs vorgesehenen direkten Frachtsätze für Kodnia und Shitomir werden vom 20. August/1. September d. J. a./n. St. aufgehoben. Von diesem Tage ab werden Holzsendungen von den genannten Stationen nach Königsberg, Pillau und Memel bis Berditschew im Lokalverkehr der Shitomirer Bahn und von Berditschew im direkten Verkehr abgefertigt. Mit dieser Aenderung sind theilweise Tariferhöhungen verbunden, über welche unser Tarifbüreau Auskunft gibt.

Königsberg, den 27. Juni 1899. (1783H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1899 gelangen für Holzsendungen der pos. H 16 Ziffer 1—5 des Theils I Abt. B. vom 1. Januar 1899 im Verkehr von nachbenannten Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Frankfurt a. Main bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief — jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich — folgende Frachtsätze zur Einführung:

| Nach | von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Allensteig | Beneschau | Göpfritz | Nepomuk | Schwarzenau | Tabor |
| | Frachtsätze für 100 kg in Mark | | | | | |
| Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. | | | | | | |
| Frankfurt a/M.-Hafen (rechtsmain.)<br>„ -Hauptbhf.<br>„ -Ostbhf.<br>„ -Sachsenhausen | 1,97 | 1,87 | 1,98 | 1,64 | 1,96 | 1,86 |

München, den 28. Juni 1899. (1784)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 10. Juli 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 2 vom 1. Januar 1896 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

a) für Obst, frisches und zwar:

Aepfel, Aprikosen, Birnen, Kirschen, Pfirsiche, Pflaumen (Zwetschken), Prünellen, Quitten und Weintrauben:

| | Nach und von Berlin, Anh.-Dresd. Bhf., Görl. und schlesischer Bhf. | | |
|---|---|---|---|
| | I verpackt | | II unverpackt (in loser Schüttung) |
| | bei Frachtzahlung für mindestens | | |
| | 5 000 kg | 10 000 kg | 10 000 kg |
| | für einen Wagen und Frachtbrief | | |
| | a) | b) | |
| | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | |
| Bisenz-Stadt St. E. G. | 417 | 389 | 336 |
| Bisenz-Pisek K. F. N. B. | 416 | 384 | 336 |
| Chrudim Oe. N. W. B. | 305 | 285 | 270 |
| Gaya St. E. G. | 410 | 382 | 336 |
| Wessely a. d. M. St. E. G. | 417 | 389 | 345 |

b) für Gurken, eingesäuerte:

| | bei Frachtzahlung für mindestens | |
|---|---|---|
| | 5 000 kg | 10 000 kg |
| | für einen Frachtbrief und Wagen | |
| | a) | b) |
| | nach und von Berlin Anh.-Dresd., Görl. und schlesischer Bhf. | |
| | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | |
| Bisenz-Stadt St. E. G. | 417 | 336 |
| Bisenz-Pisek K. F. N. B. | 411 | 336 |
| Gaya St. E. G. | 410 | 336 |

Breslau, den 27. Juni 1899. (1785)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.**
Mit dem 1. Juli d. J. wird die Station Penzig des Direktionsbezirks Breslau in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc. vom 1. April 1897 als Empfangsstation aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 24. Juni 1899. (1786)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.**
Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Strecke Wollin-Misdroy werden die Stationen Gross=Mockratz, Misdroy und Warnow in den Ausnahmetarif 6 C für Braunkohlenbriketts bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht einbezogen.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Magdeburg, den 24. Juni 1899. (1787)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Die Station Neustadt a. d. Haardt wird mit Geltung vom 1. Juli d. J. in den Ausnahmetarif Nr. 28 für Mineralölrückstände des 1. Hefts des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Strassburg, den 21. Juni 1899. (1788)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**
Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten Ausnahmefrachtsätze von Löwenberg in der Mark nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5 a — in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 24. Juni 1899. (1789)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Gruppentarif II, Staatsbahnwechseltarife mit der Tarifgruppe II und schlesisch-sächsischer Verbandsgütertarif.**
Soweit in den Ausnahmetarifen 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Werften die Stationen Dyhernfurth, Maltsch und Neusalz a/O., als Empfangsstationen aufgenommen sind, scheiden diese Empfangsstationen nebst den zugehörigen Ausnahmesätzen mit dem 15. August d. J. aus bezeichneten Ausnahmetarifen aus.
Breslau, den 24. Juni 1899. (1790)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.**
Mit dem 1. Juli d. J. werden die Empfangsstationen Altenhof i. Mecklenb., Dambeck i. Mecklenb., Finken, Röbel und Stuer der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 aufgenommen.
Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 24. Juni 1899. (1791)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**
Am 1. Juli d. J. gelangt zum Binnengütertarif der Main - Neckarbahn der Nachtrag IV zur Ausgabe, welcher u. a. enthält:

1. Aenderung der Bestimmung unter B 1 a der „Besonderen Tarifvorschriften";
2. anderweite Bestimmungen bezw. Gebühren für die Ueberführung von Gütern zwischen Bensheim (Direktionsbezirk Mainz) und Bensheim (M. N. B.) sowie zwischen Darmstadt=Hauptbhf. (Direktionsbezirk Mainz) und Darmstadt=Hauptbhf. (M. N. B.);
3. Aufhebung der Entfernungen bezw. Frachtsätze für Darmstadt=Fabrikviertel.

Soweit durch die Aenderungen der Bestimmungen und Gebühren zu 1 und 2 Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Gebühren noch bis zum 15. August 1899 in Kraft.
Näheres ist bei unseren Güterabfertigungen zu erfahren, durch welche der Nachtrag bezogen werden kann.
Darmstadt, den 26. Juni 1899. (1792)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Der Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III im Gruppentarif VI wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab auf die Verbindungen Selters (Oberhessen) einerseits und den Stationen in Frankfurt a/M., Hanau, Höchst a/M., Kastel, Mainz, Wiesbaden und Worms andererseits ausgedehnt.
Näheres ist auf den betreffenden Stationen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 27. Juni 1899. (1793)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 3.**
Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1899 wird die Station Eichberg der k. k. priv. Südbahngesellschaft in die Schnitttafel A des Ausnahmetarifes Nr. 31 für Magnesit (Bitterspath) roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, mit dem Theilfrachtsatze von 0,94 ℳ für 100 kg aufgenommen.
Wien, am 24. Juni 1899. (1794)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Bilanzen.

**Vermögensbilanz der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft Ende März 1899,**
welche in der Generalversammlung am 22. Juni 1899 genehmigt worden ist.

| | Aktiva. | ℳ | ₰ |
|---|---|---|---|
| 1. | Erwerbspreis der braunschweigischen Eisenbahnen einschliesslich der Erweiterungen und Neubauten sowie eines Zuschusses von 200000 ℳ an die preussische Staatseisenbahnverwaltung zu den Baukosten der Linie Hildesheim-Braunschweig und des vom preussischen Staate übernommenen Bestandes des braunschweigischen Eisenbahngesellschaftsbaufonds | 103536743 | 48 |
| 2. | Rentenforderung der Aktionäre an den preussischen Staat (¼ der auf das Kalenderjahr 1899 entfallenden Rente von 1½ % auf 36 Millionen Mark) | 135000 | — |
| | Summe | 103671743 | 48 |

| | Passiva. | ℳ | ₰ |
|---|---|---|---|
| 1. | Aktienkapital | 36000000 | — |
| 2. | Prioritätsobligationenkapital I. Emission von 1874 (davon sind getilgt 3011383 ℳ 50 ₰) | 9600000 | — |
| 3. | Getilgtes Prioritätsobligationenkapital II. Emission von 1881 | 29750 | — |
| 4. | Forderung des preussischen Staates in Höhe der gekündigten und durch Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen oder durch Baarzahlung getilgten Prioritätsanleihe der braunschweigischen Eisenbahn II. Emission von 1881 | 3370250 | — |
| 5. | Werth der an die herzoglich braunschweigische Regierung zu entrichtenden Annuität (davon sind amortisirt 7806271 ℳ 86 ₰) | 50187699 | — |
| 6. | Verwendungen für Erweiterungen aus dem Reservefonds | 4229044 | 48 |
| 7. | Zuschuss der Stadt Einbeck zum Bau der Bahn Salzderhelden-Einbeck | 120000 | — |
| 8. | Rente an die Aktionäre (¼ von 1½ % auf 36 Millionen Mark) | 135000 | — |
| | Summe | 103671743 | 48 |

Magdeburg, den 20. Mai 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, als Vorstand der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft. (1795)

**Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.**

Einführung von Nachträgen zu den Tarifen, Theil II, Heft 1 und 2 gültig vom 1. März 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 gelangt je ein Nachtrag IV zu den vom 1. März 1896 gültigen Tarifen Theil II, Heft 1 und 2 zur Einführung.

Der Nachtrag IV zu Heft 1 enthält:

1. Ergänzung des Haupttarifes;
2. theilweise neue, bezw. geänderte Frachtsätze für Eil- und Stückgüter;
3. Aufnahme der Station „Lochau" in den Tarif;
4. einen Anhang zum Tarif, Theil II Heft 1, enthaltend besondere Begünstigungen;
5. Aenderung von Stationsnamen.

Der Nachtrag IV zu Heft 2 enthält:

1. Ergänzung des Haupttarifes;
2. Abänderung des Titelblattes;
3. theilweise neue, bezw. geänderte Frachtsätze für Eil- und Stückgüter;
4. Aufnahme der Station „Lochau" in den Tarif;
5. Ergänzung der Ausnahmetarife Nr. 6/c, 21 und 25;
6. Aenderungen und Ergänzungen des Anhanges für besondere Begünstigungen;
7. Berichtigung, bezw. Aufhebung von Frachtsätzen;
8. Ergänzung der Reexpeditionstabelle;
9. Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von je 60 Hellern = 50 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juni 1899. (1796)
**K. k. österr. Staatsbahnen.**

## 5. Verdingungen.

Für den Neubau eines ringförmigen Lokomotivschuppens zu 3 Ständen auf Bahnhof Goldap (Strecke Insterburg-Lyck) soll die Lieferung und Aufstellung von rund 22 t Eisenwerk für die flussbezw. schweisseiserne Dachkonstruktion, die Thore, Fenster, Rauchfänge, Auflaufklötze und inneren Reinigungsgruben in einem Loose öffentlich verdungen werden. Die Unterlagen des Verdings liegen im hiesigen Verwaltungsgebäude (Zimmer Nr. 2) zur Einsicht aus, können auch gegen postfreie Einsendung von 4,50 ℳ von hier bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit ensprechender Aufschrift versehen bis zum 8. Juli d. J. postfrei einzusenden, an welchem Tage, Nachmittags 3 Uhr (Zimmer Nr. 1) die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Lyck, den 22. Juni 1899. (1797)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Verdingung.**

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von fünf Wandkrähnen von 1 250 kg Tragfähigkeit für die Güterschuppen auf Bahnhof Sensburg, Nordenburg, Angerburg, Heilsberg und Seeburg soll vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 0,60 ℳ für ein Heft und 10 ₰ Porto für postfreie Zusendung abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von fünf Wandkrähnen" bis spätestens zum Termin, den 21. Juli 1899, Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Königsberg, den 21. Juni 1899. (1798)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung.**

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Neubaustrecke Naumburg-Deuben soll in 2 Loosen getrennt oder zusammen vergeben werden. Die einzelnen Loose umfassen die Verlegung von ca. 7 000 bezw. 14 000 m Gleis und das Einbauen von ca. 10 000 bezw. 20 000 cbm Bettungsmaterial. Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 30. d. Mts. ab im Büreau der königlichen Bauabtheilung in Naumburg zur Einsichtnahme aus.

Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 2,40 ℳ ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ausführung des Oberbaues Naumburg-Deuben"

bis zum 17. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart etwa erschienener Bieter stattfinden wird, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 28 Tage.

Erfurt, im Juni 1899. (1799)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung**

der Lieferung von 92 Lokomotivradreifen aus Tiegelgussstahl und von 350 Tender- und Wagenradreifen aus Martinstahl.

Bedingungen und Querschnittszeichnungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Radreifen" versehene Angebote, enthaltend den Preis für 100 kg frei Main-Neckarbahnhof Darmstadt sowie den Liefertermin sind bis zum 14. Juli, Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Darmstadt, den 26. Juni 1899. (1800)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

**Braunschweigische Landes-Eisenbahn.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von

3 500 Stck. Unterlagsplatten mit Krempe für Stossschwellen,
15 000 „ Unterlagsplatten für Mittelschwellen, für Schienenfussbreite von 90 m/m passend,
40 000 „ unverzinkte Schwellenschrauben (Tirefonds.)

Zeichnungen etc. werden auf Anfordern abgegeben.

Die Angebote sind schriftlich, versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Unterlagsplatten und Tirefonds" versehen bis Montag, den 10. Juli 1899, Vorm. 11 Uhr, bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet.

Braunschweig, den 27. Juni 1899.
Die Direktion. (1801H&V)

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Die Herstellung des Unterbaues der Loose X und XI der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen, vorwiegend bestehend in:

| | Loos X | Loos XI |
|---|---|---|
| 1. Erd- und Felsarbeiten . . | 100 300 cbm | 96 250 cbm |
| 2. Chaussirungsarbeiten . . | 10 000 qm | 5 300 qm |
| 3. Gleisbettung | 6 000 cbm | 4 000 cbm |
| 4. Bruchsteinmauerwerk . | 1 770 „ | 3 200 „ |
| 5. Gewölbmauerwerk . | 130 „ | 310 „ |

soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf beide Loose sind spätestens

Freitag, den 14. Juli d. J.,
Nachmittags ½6 Uhr,

mit der Aufschrift:

„Angebot für den Bau der Linie Neustadt-Hüfingen"

verschlossen und frankirt auf dem diesseitigen Geschäftszimmer einzureichen.

Bedingnissheft sowie Formulare für den Verdingungsanschlag sind gegen Erstattung der Selbstkosten auf unserer Kanzlei in Empfang zu nehmen, woselbst auch die Pläne zur Einsicht aufliegen. (1802)

Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.

Neustadt i/Schwarzw., 28. Juni 1899.
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

**Verdingung für die Neubaustrecke Riesenburg - Jablonowo - Marienwerder.**

Die Lieferung von 3 000 Stück Granitgrenzsteinen von 86/26/16 cm Abmessungen und 1 000 Stück desgl. zu 60/15/15 cm mit glatter Spaltfläche am Kopf für Aufschrift, sonst unbearbeitet, soll verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Bauabtheilung hierselbst zur Einsicht aus und können von dort gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ für 1 Heft bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung von Grenzsteinen" versehen bis zum Eröffnungstermine am 17. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, dem Vorstand postfrei einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Marienwerder, den 28. Juni 1899. (1803)
Der Vorstand der Bauabtheilung.

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

**Altmaterialienverkauf.**

Die in unserem Bezirk angesammelten alten Schienen usw. sollen am 5. August d. J., Vorm. 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude Louisenstrasse 10 verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Rechnungsbüreau Zimmer 68/69 zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial" bis zum obigen Termine postfrei und versiegelt an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Posen, den 27. Juni 1899. (1804)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 50. | 5. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Ueber den Betrieb der Lokalbahnen.

Von Professor **Alfred Birk** in **Prag**.

(Schluss aus Nr. 49.)

Was nun die Anwendung der Elektrizität für den Betrieb der Selbstfahrer auf Lokalbahnen anbelangt, so möchte man fast meinen, dass hiermit durchaus keine neue Frage aufgerollt wird; denn ganz abgesehen von den elektrisch betriebenen Strassenbahnen im Weichbilde der Städte, werden ja auch bereits viele Kleinbahnen mit und ohne Strassenbenutzung erfolgreich mittelst Elektrizität betrieben. Und dennoch stehen wir hier im Grunde genommen vor etwas neuem, sofern es sich eben darum handelt, nicht den gesammten Zugverkehr einer Bahn, sondern nur einen Theil desselben — den Personenzugverkehr — mit elektrischen Motoren abzuwickeln. Bei einer solchen gemischten Betriebsweise bleibt der elektrische Betrieb mit seinen verschiedenen Stromzuführungssystemen wegen der Kostspieligkeit und wohl auch wegen der unter gewissen Umständen wenn schon nicht schwierigen, so doch komplizirten Anordnung der Leitungen eigentlich ganz ausser Betracht. Es kann nur reiner Akkumulatorenbetrieb in Frage kommen.

„Vom theoretischen Standpunkte aus“ — sagt Dumont in seinem lesenswerthen Buche über Automobiles sur raies — „ist es weit mehr verführerisch, auf dem Wagen eine Batterie von Akkumulatoren, welche den für mehrere Fahrten erforderlichen Vorrath an Elektrizität enthält, auszuwechseln, als den Strom ober- oder unterirdisch dem Wagen zuzuführen.“ Thatsächlich wäre der Akkumulatorenbetrieb, welcher dem Wagen eine — allerdings nicht dauernde — Freizügigkeit gewährt, das Ideal des elektrischen Betriebes. Im Vergleiche zu dem Dampfwagen leidet der Akkumulatorwagen an dem Nachtheile, dass seine Arbeitskraft allmählich verbraucht wird, ohne dass die Möglichkeit gegeben ist, dieselbe wieder so leicht zu ersetzen, wie bei der Dampfmaschine. Diese Eigenschaft bildet aber durchaus nicht einen so markanten Uebelstand, dass der Akkumulatorwagen hierdurch an seiner Verwendbarkeit für den Lokalbahnbetrieb einbüssen würde. Es sind ganz andere Eigenschaften, welche ihn derzeit noch nicht in den Vordergrund treten lassen; das sind die verhältnissmässig hohen Unterhaltungskosten, die verminderte Leistungsfähigkeit auf starken Steigungen und die schnelle Abnutzung der Platten der Akkumulatoren.

Jedes Akkumulatorenelement gibt eine elektromotorische Kraft von 1,85 bis 2 Volt bei der Entladung; die Batterie muss also jene Zahl der Elemente umfassen, welche dem Quotienten aus der Zahl 1,85 in die Spannung der Elektromotoren entspricht. Will man also nicht zuviel Elemente erhalten, um die Handhabung nicht zu erschweren, so muss die Spannung der Elektromotoren beschränkt werden.

Gewicht und Ausmaasse der Batterie sind von der Arbeit abhängig, die von ihr zwischen zwei aufeinander folgenden Auswechselungen verlangt wird. Im gewöhnlichen Dienst werden die Akkumulatoren durchschnittlich mit 2 Ampère für jedes Kilogramm der Platten beansprucht; bei der Anfahrt steigert sich die Stromstärke jedoch auf 5 und 6 Ampère für 1 kg, so dass der Nutzeffekt empfindlich vermindert wird. Hierzu tritt der weitere Umstand, dass die Ladung der Akkumulatoren mit einer gewissen Langsamkeit durchgeführt werden muss, dass weiter das Verhältniss der Wattstunden der Entladung zu den Wattstunden der Ladung 0,70 % und der Nutzeffekt in Ampère 0,85 bis 0,90 beträgt.

Bemerkenswerth ist das grosse Gewicht der Akkumulatoren. Die Wagen der Tramways in Paris, auf deren Linien die Akkumulatorwagen nicht mehr selten sind, wiegen 14 500 kg und 11 700 kg, wovon auf die Batterie 3 000 kg, d. i. 20 %, beziehungsweise 1 700 kg, d. i. 14 % entfallen.

Auf der Strassenbahn in Hannover, die mit Akkumulatorenbetrieb sehr gute Erfahrungen macht, ist jeder Wagen mit 202 Elementen ausgestatttet, die zusammen 2 bis 2,5 t wiegen. Im Vergleiche zu dem elektrischen Betrieb mit Zuleitung des Stromes bedeutet dieser ganze Betrag ein Mehrgewicht, eine Vermehrung der todten Last, die bei Bahnen mit starken Steigungen die Wirthschaftlichkeit des Betriebes nicht unbedeutend beeinflussen

kann. Aber auch im Vergleiche mit den Dampf- oder Gaswagen lässt dieser Umstand den Akkumulatorwagen in etwas ungünstigerem Lichte erscheinen.

Der Kraftspender des Gasmotorwagens ist unter allen Umständen bedeutend leichter, und auch jener des Dampfwagens wird sich mit geringerem Gewichte ausführen lassen.

Auf der X. Generalversammlung des Internationalen permanenten Strassenbahnvereins in Genf*) hat Krüger, Direktor der Strassenbahn in Hannover, sehr ausführliche Mittheilungen über die Ergebnisse des Akkumulatorenbetriebes in Hannover gemacht. Die Kosten sind hier verhältnissmässig unbedeutende und gleichen sich mit den Erhaltungskosten für etwa vorhandene Oberleitungen aus. Die Erhaltung der Akkumulatoren stellt sich auf 2 ₰ für das Kilometer, die Kilowattstunde ohne Amortisation auf 5 ₰. Krüger betont aber, dass man hieraus keine Schlüsse auf die Kosten in anderen Städten ziehen darf, und dass speziell Bahnen, die nur 10 bis 15 Wagen im Betriebe haben, jedenfalls nicht so günstige Ergebnisse gewinnen werden.

Bei der Frage über die Anwendung des Akkumulatorenbetriebes auf Lokalbahnen wird der Umfang des Betriebes eine wesentliche, wenn nicht überhaupt die entscheidende Rolle spielen. Bei Lokalbahnen, die mit Hauptbahnen gemeinschaftlich betrieben werden, dürften die Verhältnisse im allgemeinen für den Akkumulatorenbetrieb günstiger liegen, als bei Lokalbahnen mit selbstständiger Betriebsverwaltung. Krüger sagt bezüglich Hannovers: „Man konnte, da der Betrieb im grossen Maassstabe durchgeführt werden musste, auch grössere Ersparungen erzielen, was bei anderen Städten nicht der Fall ist. Hierzu kommt noch, dass die elektrische Energie selbst erzeugt wird und im allgemeinen wenig Steigungen vorhanden sind, und auf den Steigungen mittelst Troller gefahren wird.“ Der Akkumulatorenbetrieb befindet sich heute noch im vollen Versuchsstadium; es ist zu hoffen, dass bei dem erhöhten Interesse, welches ihm entgegengebracht wird, die hier obschwebenden Fragen wohl bald eine unzweifelhafte Lösung erfahren werden. Bis zu diesem jedenfalls nicht allzu fernen Zeitpunkte dürfte für alle jene Lokalbahnen, welche Experimente von vornherein ausschliessen müssen, diese Betriebsweise nicht zuerst in Betracht kommen; es wird Aufgabe und Pflicht der grossen Bahnverwaltungen sein, durch Versuche zur Aufklärung der Frage beizutragen.

Jedenfalls sind die Dampfwagen, die auf eine lange Entwickelungszeit zurückblicken, heute schon in allen ihren Theilen so ausgebildet, dass sie eine gewisse Gewähr für eine rationelle und erfolgreiche Verwendung bieten, während die Gaswagen in dem Gesammtbilde ihrer Anordnung doch einige Mängel aufweisen, die unter Umständen unangenehm werden können. Hiermit soll aber durchaus nicht gesagt sein, dass die Anwendung derselben derzeit noch nicht in Erwägung zu ziehen sei; im Gegentheil, sie werden in jedem Falle in Betracht genommen werden müssen und für gewisse Verhältnisse auch die einzig richtige Lösung der Motorenfrage bilden. Man überwinde nur einmal entschlossen die Scheu vor den Automobilwagen auf Lokalbahnen und die Techniker werden in kürzester Zeit alle etwa noch bestehenden Schwierigkeiten überwunden haben und Motorwagen konstruiren, welche in jeder Hinsicht befriedigen.

Die zweckmässige Lösung des Betriebsproblems der Lokalbahnen erfordert aber auch, wie schon oben betont wurde, eine gründliche Aenderung der Betriebsorganisation; diese muss zweckmässiger, einfacher, billiger werden, als dies fast allgemein der Fall ist. Ueberzeugende Beispiele für eine derartige Durchführung des Betriebsdienstes bieten die belgischen Vizinalbahnen, die schmalspurigen Bahnen Sachsens und Steiermarks.

Bezüglich der erstgenannten Bahnen verweise ich auf die „Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens“ 1895, S. 1089, bezüglich der sächsischen Bahnen auf das im ersten Theil dieses Aufsatzes angeführte Werk von Ledig und Ulbricht. Die Organisation auf den steiermärkischen Bahnen beruht im grossen ganzen auf den gleichen Grundgedanken, auf denen jene bei den belgischen und sächsischen Bahnen aufgebaut erscheint. Dennoch halte ich es, namentlich in Hinblick auf einige Besonderheiten, für angezeigt, sie in grossen Zügen zu erörtern und auch die bisher gewonnenen Erfahrungen mitzutheilen.

An der Spitze des unmittelbaren Betriebsdienstes steht bei den steiermärkischen Schmalspurbahnen ein Betriebsleiter, als welcher zunächst der Stationsvorstand der Anschlussstation in Betracht kommt. Anderenfalls ernennt die betriebsführende Bahn im Einvernehmen mit dem steiermärkischen Landeseisenbahnamte einen besonderen, dem Vorstande der Anschlussstation gleichgestellten Betriebsleiter, der naturgemäss nicht nur den Verkehrsdienst gründlich kennen, sondern auch im Bahnerhaltungs-, im Zugförderungs- und kommerziellen Dienste insoweit bewandert sein muss, dass er die Leistungen der untergeordneten Organe überwachen und beurtheilen und die einschlägigen Verrechnungen durchführen kann. Dem Betriebsleiter untersteht das gesammte zur Ausführung des Betriebsdienstes aufgestellte Personal, über das ihm auch eine bestimmte Disziplinargewalt eingeräumt ist.

In den Lokalbahnstationen sind keine eigentlichen Beamten, sondern Bahnagenten bestellt, welche den gesammten Stationsdienst zu besorgen haben; es obliegt ihnen sonach die Bedienung der Einfahrts- und Ausfahrtswechsel, die Reinigung und Schmierung der Wechsel, die Mitwirkung bei der Ausübung des Zugdienstes, Reinigung und Beleuchtung des Bahnhofes und aller Räumlichkeiten desselben, die Beheizung der letzteren, der Güterdienst einschliesslich Avisirung der Parteien, die gesammte Rechnungslegung usw.

Der Verschubdienst, insoweit er durch Lokomotiven besorgt wird, die Ausgabe der Fahrkarten, die Uebernahme und Uebergabe des Reisegepäckes und der Stückgüter kommt dem Zugbegleitungspersonal zu, das auch die Abfahrt der Züge in den Mittelstationen und in der Endstation zu bestimmen hat. Eine weitere Entlastung des Bahnagenten ist dadurch gegeben, dass die Aufnahme und Abgabe der Güter auf einige Stunden des Tages vor Ankunft der Züge beschränkt ist, ohne dass es natürlich dem Agenten benommen wäre, auch ausserhalb dieser Amtsstunden nach freiem Willen Sendungen zu übernehmen und auszufolgen. Die Entlohnung des Bahnagenten besteht in der unentgeltlichen Ueberlassung einer Wohnung und eines Lokals zum Betriebe einer Restauration, sowie in der Bezahlung einer Provision von den Frachteinnahmen.

Die Einrichtung der Bahnagenten, dieser modernisirten „Postmeister“, hat sich bei den steiermärkischen Bahnen gleich wie auf den deutschen Lokalbahnen recht gut bewährt; wohl gibt es Stationen, in denen der Bahnagent kaum so viel verdient, um leben zu können, so dass das Landeseisenbahnamt den Mann in anderer Weise entschädigen muss; es gibt aber auch Stationen, in denen der Restaurationsbetrieb oder der Güterverkehr oder beide zusammen ihren Mann wohl ernähren.

Der eigentliche Zugverkehr von dem Augenblicke an, wo der Zug die Anschlussstation verlässt, bis zu dem Augenblicke, wo er in diese wieder einfährt, liegt vollständig in den Händen des Zugführers, welchem während des Zugverkehres Lokomotivführer, Heizer und Bahnagenten untergeordnet sind und der auch alle den Verkehr der Züge betreffenden Angelegenheiten zu besorgen hat: wie Aufrechthalten der Ordnung während der Aufenthalte, telephonische Korrespondenz über den Zugverkehr usw.

Das Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtspersonal verkörpert sich in der Mehrzahl der Fälle in dem Bahnmeister, der verpflichtet ist, seine Strecke wenigstens einmal des Tages zu begehen und alle kleineren Arbeiten, die von einer Person ohne besondere Hilfsmittel ausgeführt werden können, so namentlich

*) Vgl. den Bericht des Civilingenieurs E. A. Ziffer in der „Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen“ 1898, S. 91 ff.

die einfacheren Oberbauerhaltungsarbeiten selbst zu verrichten. Nach Maassgabe des Bedarfes sind ihnen Bahnerhaltungsarbeiter beizugeben. Der Bahnerhaltungsdienst hat auf so kurzen Linien mit geringem Verkehr eine ganz besondere Schwierigkeit bezüglich der Arbeiterfrage. Gewisse, häufiger wiederkehrende Oberbauarbeiten, wie Unterschottern der Schwellen, Auswechseln einzelner Schwellen, Ausrichten von Bögen, erfordern eine bestimmte Anzahl von Arbeitern; mit weniger als 4 Mann können sie nicht durchgeführt werden. Jeder Bahnmeister einer Schmalspurbahn wird daher bemüht sein, sich zum mindesten eine so bescheidene Arbeiterpartie für seine Zwecke heranzubilden und zu erhalten. Er wird daher, wie dies ja auch auf Hauptbahnen mit dem Grundstocke der Arbeiter geschieht, bestrebt sein, diese Arbeiter dauernd zu beschäftigen, um sie nicht im Bedarfsfalle entbehren zu müssen: er wird ihnen also auch dann irgend eine Arbeit verschaffen, wenn eigentlich eine solche gar nicht vorhanden ist; er wird ihnen Arbeiten übertragen, die er selbst besorgen kann und zu besorgen hat oder die an und für sich nicht unbedingt nothwendig sind. Ein solcher Vorgang hat immerhin eine gewisse Berechtigung; jeder Arbeiter sucht dauernde Beschäftigung; keiner will Tage lang feiern, weil er nicht Tage lang hungern kann; andererseits aber will niemand einen Arbeiter beschäftigen, der nur mit grösseren oder geringeren Unterbrechungen bei ihm thätig ist. Durch dieses Festhalten einer ausgebildeten Arbeiterpartie, namentlich in gewissen Jahreszeiten, wird die Oberbauerhaltung sehr vertheuert. Auf den steiermärkischen Landesbahnen wurde in einzelnen Fällen eine Abhilfe dadurch geschaffen, dass die Bahnmeister mit den Strassenmeistern der längs der Bahn laufenden Reichsstrasse und mit den Werkmeistern benachbarter, mit der Bahn in Verkehr stehender Fabriken sich einigten, den für den Oberbau geschulten Arbeitern bei letzteren dauernde Verwendungen zu geben, sie jedoch im Bedarfsfalle den Bahnmeistern zu überlassen. Auf diese Weise wurden die Bauerhaltungskosten wesentlich reduzirt, in den Wintermonaten entfielen kaum 0,5 Arbeitsschichten für den Tag auf das Kilometer und es gab Monate, während welcher auf den beiläufig 15 km langen Bahnmeisterstrecken gar kein Arbeiter zur Verwendung gelangte, während früher Partien von 2 und selbst 4 Mann ununterbrochen in Arbeit standen.

Das Maschinenpersonal — Lokomotivführer und Heizer — hat ausser den ihm zukommenden Verpflichtungen als Zugförderungspersonal nach Thunlichkeit auch kleinere Mängel an den Betriebsmitteln zu beheben. Zu diesem Behufe sind den Heizhäusern kleinere Reparaturwerkstätten angeschlossen worden. Für grössere Reparaturen ist die nöthige Aushilfe von der betriebsführenden Bahn beizustellen, eventuell sind die Fahrbetriebsmittel an eine grössere Werkstätte oder Fabrik abzugeben.

Die gegebenen Darlegungen zeigen, dass die Organisation des Betriebsdienstes in Steiermark und ebenso in Sachsen, Belgien und überall dort, wo man ähnliche Anordnungen getroffen hat, wie z. B. auf der Lokalbahn Flensburg - Kappeln*), in erster Linie auf dem Grundsatze beruht, mit Rücksicht auf den geringen Umfang der Arbeiten in jedem Dienstzweige wo möglich alle zusammenhängenden, sich gleichsam zu einer einheitlichen Leistung ergänzenden Arbeiten einer einzigen Person zu übertragen, also jeden Bediensteten auch zu Dienstleistungen zu verpflichten, die sonst von untergeordneten Arbeitskräften verrichtet werden. Sehr treffend heisst es darum auch in den „Organisatorischen Bestimmungen" für die steiermärkischen Schmalspurbahnen, dass bei jedem einzelnen Bediensteten die persönliche Eitelkeit vollständig zurücktreten muss. Das ist nun eine Sache, die nicht jedem, sonst vielleicht sehr geeigneten Manne gegeben ist; mancher bringt es doch nicht so leicht zustande, mit der Stellung eines Restaurateurs und Bahnhofsvorstandes die etwas schmutzige Arbeit der Wechselreinigung und Wechselschmierung zu verbinden. Es ist ihm allerdings unbenommen, diese und ähnliche Arbeiten Hilfsarbeitern zu übertragen, deren Kosten er freilich selbst tragen muss, ohne dass er von der vollen Verantwortung für diese Arbeiten enthoben wäre. Dass mitunter kleine Unzukömmlichkeiten vorkommen, lässt sich nicht — auch auf Hauptbahnen nicht — vermeiden; sie können nur durch strenge Ueberwachung seitens der Aufsichtsorgane bekämpft werden. Im allgemeinen hat sich — soweit hierüber heute ein Urtheil gefällt werden kann — diese Betriebsorganisation noch überall vollkommen bewährt und wird sich unserer Anschauung nach bei Lokalbahnen gleichen Charakters stets bewähren, wenn nur in jedem einzelnen Falle den jeweilig bestehenden Verhältnissen Rechnung getragen wird. Es muss eben der Geist der Organisation, nicht das trockene Schema derselben zur Richtschnur genommen werden; die Schablonisirung würde auch dieses vortreffliche System bald arg in Misskredit bringen.

Die Lösung der Personalfrage ist nicht so schwierig, als es zunächst erscheinen mag. An Zugförderungs- und Maschinenpersonal ist kein Mangel, und wenn hierbei mitunter ein Missgriff geschieht, so darf nicht übersehen werden, dass dies auch bei anderer Organisation des Betriebes auf Lokalbahnen sehr leicht der Fall ist und nicht selten vorkommt. Aber auch für die Stelle der Bahnagenten finden sich immer und überall, ebenso wie im Postdienste für die Stelle der Postmeister und Postexpedienten, gut geeignete Bewerber. Auf den steiermärkischen Schmalspurbahnen ist selbst in den minder guten Stationen ein Personalwechsel eine Seltenheit — und wo er eintrat, dort standen auch immer sofort sehr tüchtige Leute in Vormerkung. Die Bahnagenten finden, wenn sie nicht schon im Orte als Kaufleute, Wirthe oder dergleichen ansässig sind, im Holzhandel, Kohlenhandel oder sonstigem Zwischenhandel sehr bald lohnenden Nebenverdienst, der in der Regel aber auch dem Bahnverkehr als solchem zu gute kommt. Da der eigentliche Verkehrsdienst vollständig auch in den Stationen den eisenbahntechnisch geschulten und verantwortlichen Zugförderungsorganen vertraut ist, liegt in dieser Nebenbeschäftigung, die mitunter bei dem überaus schwachen Zugverkehre zur Hauptbeschäftigung wird, durchaus kein, die Betriebssicherheit gefährdendes Element und erscheinen die Bahnagenten eigentlich vorwiegend als exponirte kommerzielle Agenten, welche an der Hebung des Güterverkehres der Bahn materiell interessirt sind.

Die eben näher besprochene Diensteintheilung ist bisher fast ausschliesslich bei Schmalspurbahnen eingeführt worden. Nun besteht aber zwischen Spurweite und Betriebsorganisation kein unmittelbarer Zusammenhang; es kann eine Wechselwirkung nur insofern gefunden werden, als die Schmalspur vorwiegend bei Lokalbahnen Anwendung findet, die eine ganz aussergewöhnliche Oekonomie im Betriebe verlangen, wenn die Betriebsausgaben die Einnahmen nicht vollständig verschlingen sollen. Befinden sich aber nicht auch viele vollspurige Bahnen in der gleichen, höchst prekären Lage? Und wo liegt die Schwierigkeit, wo das Hinderniss, den Betrieb ebenso zu organisiren, wie bei schmalspurigen Bahnen? Die Betriebseinrichtung hat sich ebenso wie der Betriebsmotor nach den Verkehrsverhältnissen zu richten; beide haben im vollsten Einklang zu stehen; nur dann wird es gelingen, die finanzielle Krisis, unter welcher das Lokalbahnwesen so viel leidet, erfolgreich zu bekämpfen.

*) Kuhrt, Bau und Betrieb der schmalspurigen Kreiseisenbahn Flensburg-Kappeln 1887.

# Zum Kapitel der Lieferfristen.

Ein Schlusswort von **Sigismund Weill**, Inspektor der österreichischen Nordwestbahn.

Als Herr Generaldirektionssekretär Muschweck in Nr. 15 d. Ztg. einen Reformvorschlag über Lieferfristen veröffentlichte, erwiderte ich in Nr. 26 d. Ztg., hauptsächlich von dem Gedanken geleitet, die Anregung, welcher augenscheinlich die Verhältnisse im Deutschen Reiche zu Grunde lagen, unter Hinweis auf die bestehenden Einrichtungen in Oesterreich-Ungarn zu beleuchten. An eine Fortsetzung der Polemik dachte ich um so weniger, als mir stets die Ansicht vorschwebt, dass Schlussfolgerungen über einander entgegenstehende Meinungen zu ziehen, dem Leser überlassen bleiben sollten, da sonst das Ende einer publizistischen Diskussion nicht abzusehen ist.

Wenn ich nichts destoweniger auf die entsprechenden Artikel in Nr. 29 und 41 d. Ztg. zurückkomme, so geschieht dies nur deshalb, weil genannter Herr mir, wenn auch nur in unwesentlichen Einzelheiten, aber dennoch Unrichtigkeiten zur Berichtigung empfiehlt.

Zur Klarstellung bemerke ich, dass die erwähnten Unrichtigkeiten nicht bestehen. Die von mir erwähnten Daten über Zuschlagsfristen bei den königlich ungarischen Staatseisenbahnen halte ich vollständig aufrecht, da diese Daten ebenso wie die Anzahl der Relationen bezw. Posten der Zusammenstellung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1898 über Lieferfristzuschläge (S. 13—17) entnommen und richtig citirt wurden.

Was die vom genannten Herrn empfohlene Berichtigung der Tabelle B in Nr. 26 d. Ztg. anbelangt, so ist die beanstandete Stelle auf den ersten Blick als ein Druckfehler zu erkennen. Der Kobold des Setzerkastens hat die gesammte Transportdauer von zehn Tagen irrig wiederholt. Der Druckfehler tritt auch aus der Schlusssumme (240 Stunden) sowie aus dem einleitenden Satze der Tabelle zu auffällig hervor, um noch weiter erwähnt zu werden.

Da ich nunmehr, entgegen meiner Absicht, die Erörterung der Einwendungen aufgenommen habe, kann ich die Bemerkung nicht unterlassen, dass die von Herrn Muschweck erfolgte ausführliche Besprechung des von mir gemachten Hinweises auf die bestehenden Zuschlagsfristen meine Beweisführung nur gekräftigt hat.

Ob es gerechtfertigt ist, für Kürzung der bestehenden Lieferfristen einzutreten, wenn, wie nachgewiesen, viele Eisenbahnverwaltungen gezwungen sind Zuschlagsfristen zu den normalen Fristen einzuführen, kann ich getrost der Entscheidung des Lesers überlassen.

Herr Muschweck wendet ein, dass von 72 Vereinsbahnen im ganzen nur 25 Vereinsverwaltungen Lieferfristzuschläge bewilligt wurden. Dieses Argument gewinnt eine besondere Bedeutung, wenn berücksichtigt wird, dass in der erwähnten Zusammenstellung als „Verwaltungen" beispielsweise die königlich preussischen und grossherzoglich hessischen Staatseisenbahnen mit 29 172,45 km*), die k. k. österreichischen Staatsbahnen mit 9 527,11 km, die königlich ungarischen Staatseisenbahnen mit 7 795,97 km, die königlich sächsischen Staatsbahnen mit 2 571,68 Kilometer und in gleicher Weise auch kleine Privatbahnen erscheinen. Die grossen Staatsbahnverwaltungen sollten, um einen alten Spruch anzuwenden, nicht gezählt, sondern gewogen werden.

Mit Vergnügen quittire ich die Bemerkung, unter Hinweis auf meine im Jahre 1887 veröffentlichte Broschüre, dass ein von mir „bereits vor einem Jahrzehnt ausgesprochener Gedanke über die Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens zwischen den Eisenbahnen über kurz oder lang Verwirklichung finden wird." Diese freundliche Anerkennung enthebt mich einer weiteren Beweisführung, da sie den Schwerpunkt der Diskussion trifft. Derselbe liegt ausschliesslich in einer nach allen Richtungen anzustrebenden Vereinfachung der Lieferfristbestimmungen.

Als solche kann ich demnach die von genanntem Herrn projektirte Aufstellung besonderer Lieferfristnormen für den Schnellzuggutverkehr nicht betrachten. Die Bestimmungen über Lieferfristen sind wahrlich schon umfangreich genug, um neue Unterscheidungen zu vertragen. — In Oesterreich ist der Schnellzuggutverkehr keineswegs so entwickelt wie im Deutschen Reiche und genügt der Hinweis auf die Thatsache, dass der im § 39 des Betriebsreglements in Aussicht genommene Expressgutverkehr in Oesterreich bisher weder wie im Deutschen Reiche eingebürgert, noch allgemein eingeführt ist. Wie bei allen Eisenbahnfragen müssen auch bei den vorliegenden Reformvorschlägen die thatsächlichen Verhältnisse jener Staaten berücksichtigt werden, welche sich mit der etwaigen Einführung von Neuerungen zu beschäftigen hätten.

Der Kampf zwischen mir und Herrn Muschweck wurde mit offenem Visir geführt. Er sowohl wie ich sind für ihre Ansichten mit Namensfertigung eingetreten. Eine andere Form der Diskussion habe ich bisher als nicht zulässig betrachtet. Es ist mir daher nicht möglich, auf die in Nr. 29 veröffentlichte und mit —m— gezeichnete Entgegnung, welche sich sowohl mit Herrn Muschweck als auch mit mir beschäftigt, näher einzugehen; dies um so weniger, als die erwähnten Ausführungen mit dem vorliegenden Thema nur indirekt zusammenhängen und im Wesen der Sache vorwiegend nur die Umgestaltung der Güterzugfahrpläne betreffen.

Mit dieser Erklärung betrachte ich meine aktive Betheiligung an der Erörterung des besprochenen Reformvorschlages hiermit als abgeschlossen.

---

Anm. der Schriftl.: Wir haben dem Schlusswort des Herrn Verfassers Raum gegeben, obwohl wir die Ansicht nicht theilen, dass es bei dem jetzigen Stande des Eisenbahnwesens möglich wäre, eine rückläufige Bewegung auf dem Gebiete der Lieferfristen in Fluss zu bringen. Vielmehr glauben wir, dass die Interessen der Eisenbahnen wie der Verkehrswelt darauf hindrängen, die thatsächlichen Lieferzeiten noch weiter abzukürzen. Ist dies gelungen, so wird eher eine Verkürzung als eine Verlängerung der schon jetzt im ganzen reichlich bemessenen bestimmungsmässigen Lieferfristen zu erörtern sein.

*) Siehe „Statistische Nachrichten d. V. D. E.-V." Rechnungsjahr 1897.

# Signalwesen.

Nach der Signalordnung für die königlich bayerischen Staatseisenbahnen bezeichnet bei Dunkelheit:

„roth" . . . . . Halt,
„grün" . . . . . Langsamfahrt,
„weiss" . . . . . Fahrt mit zulässiger Streckengeschwindigkeit.

Zur Erreichung einer vollständigen Uebereinstimmung der Signale auf sämmtlichen deutschen Bahnen werden einer Vereinbarung entsprechend auch in Bayern Versuche mit „violett" geblendetem Lichte angestellt und zwar ist seit 25. Mai d. J. auf der 37 km langen Strecke zwischen Planegg und Weilheim unter Beibehaltung der rothen Farbe als Haltezeichen versuchs-

(Fortsetzung auf S. 880).

## Probeweise Signalisirung auf der Strecke Planegg-Weilheim.

| Signalbedeutung | Einfahrtsperrsignal: 1. Einfahrtvorsignal, Signal-Bild | Signal-Farbe | 2. ohne Ausfahrtvorsignal u. ohne Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe | 3. mit Ausfahrtvorsignal, Signal-Bild | Signal-Farbe | 4. mit fester Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe | 5. mit beweglicher Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe | Signalbedeutung | Ausfahrtsperrsignal: 6. ohne Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe | 7. mit fester Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe | 8. mit beweglicher Langsamfahrscheibe, Signal-Bild | Signal-Farbe |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Halt vor dem Einfahrtsperrsignal | | violett (Stern) | | roth (Reflex) | | roth (Reflex)<br>gedeckt (Stern) | | roth (Reflex)<br>gedeckt (Stern) | | roth (Reflex)<br>gedeckt (Stern) | Es ist kein Zug für das betr. Gleis zu erwarten | | weiss (weiss) | | weiss (weiss)<br>gedeckt (Stern) | | weiss (weiss)<br>gedeckt (Stern) |
| Einfahrt im krummen Strang mit Anhalten in der Station | | grün (gedeckt) | — | — | | grün (Stern)<br>violett (Stern) | | grün (Stern)<br>violett (Stern) | | grün (Stern)<br>violett (Stern) | Halt vor dem Ausfahrtsperrsignal | | roth (Reflex) | | roth (Reflex)<br>gedeckt (Stern) | | roth (Reflex)<br>gedeckt (Stern) |
| Einfahrt im geraden Strang mit Anhalten in der Station | | grün (gedeckt) | | grün (Stern) | | grün (Stern)<br>violett (Stern) | — | — | | grün (Stern)<br>gedeckt (Stern) | Ausfahrt aus dem krummen Strang | — | — | | grün (Stern)<br>violett (Stern) | | grün (Stern)<br>violett (Stern) |
| Durchfahrt durch die Station aus dem geraden Strang ohne Anhalten | | grün (gedeckt) | — | — | | grün (Stern)<br>grün (gedeckt) | — | — | — | — | Ausfahrt ohne Ablenkung | | grün (Stern) | — | — | | grün (Stern)<br>gedeckt (Stern) |

Vorsignale Spalte 1 und 3 haben 1 m Scheibendurchmesser; die übrigen als Langsamfahrscheiben ausgebildeten Scheiben haben 0,5 m Durchmesser.

Die Blocksignale sind nach Spalte 2, jedoch ohne Rücklichter ausgebildet. Signale nach Spalte 5 und 8 kommen zunächst auf der Strecke Planegg-Weilheim nicht vor.

Die Ausfahrtsignale haben mit Ausnahme derjenigen in Starnberg und Tutzing keine Rücklichter. Die eingeklammerten Signale bedeuten Rücklichter. „Reflex“ bedeutet: voll beleuchteter Flügel.

weise „violett“ für Langsamfahrt und „grün“ für Fahrt mit der Streckengeschwindigkeit eingeführt.

Die Versuchsstrecke umfasst in 9 Stationen und 3 Blockposten 17 alleinstehende Vorsignale und 53 Mastsignale, nämlich:

17 Einfahrtvorsignale,
14 Einfahrtsperrsignale mit Ausfahrtvorsignalen,
3 Einfahrtsperrsignale ohne Ausfahrtvorsignale,
6 Blocksignale.

An diesen sämmtlichen Signalen sowie den Scheibensignalen der Wärter (Signal 5 a) wurde für die Signale bei Tag wie bei Dunkelheit die grüne Farbe durch violett, die weisse Farbe durch grün ersetzt und erscheint sonach da, wo bei Tag am Signalmast oder auf freier Strecke eine runde violette Scheibe sichtbar ist, bei Dunkelheit „violettes“ Licht. Nur bei der „Halt“stellung der Mastsignalflügel ist die Laterne an der runden Scheibe geblendet und daher das rothe Signallicht allein sichtbar.

In der beigefügten Uebersicht (S. 879) sind die hiernach auf den Stationen und Blockposten erscheinenden Signalbilder und Signalfarben dargestellt.

Ob das violette Licht als Mischfarbe sich einen Platz neben grün und roth in der deutschen Signalordnung erobern wird, hängt insbesondere von dessen Erkennbarkeit bei unsichtigem Wetter, wie Nebel und Schneetreiben, ab, so dass wohl erst längere praktische Versuche eine Entscheidung hierüber ermöglichen dürften.

---

## Süddeutsche Eisenbahnfragen.

Die Zeichen mehren sich, dass in Süddeutschland eine tiefgehende Bewegung vorhanden ist, welche nach einer Lösung der schwebenden Eisenbahnfragen im Sinne eines einheitlichen Zusammenschlusses der bestehenden Bahnnetze strebt. Noch freilich sind die Meinungen über das Wie dieser Lösung ausserordentlich getheilt, noch ist weder klar zu erkennen, welcher Weg der richtige, noch auch, welches Ziel zu erreichen. Wir begnügen uns deshalb vorerst damit, die wichtigeren Erscheinungen dieser Bewegung zu verzeichnen.

Nachdem in den drei süddeutschen Parlamenten die Regierungen zu der Frage eines Anschlusses an die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft bekanntlich eine ablehnende Haltung eingenommen haben, beschäftigen sich neuerdings wirthschaftliche Körperschaften und politische Versammlungen eingehend mit der Frage. In Nr. 45 und 46 d. Ztg. theilten wir die Verhandlungen der Stuttgarter Handelskammer und der Rottweiler Handels- und Gewerbekammer mit. Heute liegen Verhandlungen ähnlicher Art aus der Pfalz und aus dem Handelsverein in Stuttgart vor. In der Pfalz war der Schauplatz eine Wahlversammlung in Zweibrücken zum Landtage. In einer solchen führte der Reichstags- und bayerische Landtagsabgeordnete Leinenweber (Gerbereibesitzer in Pirmasens) am 22. Juni d. J. aus:

„Ein Hauptpunkt auch für seinen Wahlkreis Zweibrücken-Pirmasens seien die Eisenbahnen — der Schrecken aller Abgeordneten. Denn wenn man heimkomme vom Landtag und habe ‚keine Eisenbahn in der Tasche‘, so sei nichts gemacht; dabei fehle es überall an den nöthigen Bahnverbindungen. Von Weissenburg bis Saargemünd sei an der Grenze kein einziger Bahnübergang; die Linien Zweibrücken-Münzthal, Kaiserslautern-Pirmasens-Philippsburg-Ingweiler und Bergzabern-Philippsburg-Ingweiler-Lützelstein-Saarburg seien so nöthig wie das tägliche Brot. Wenn es aber in Sachen der Bahn so weitergehe, so würde er keine Erledigung mehr erleben. Von den 32 000 000 ℳ, die für Bahnzwecke ausgesetzt sind und auf 4 Jahre sich vertheilen, würden auf die Pfalz 4 000 000 ℳ auf 4 Jahre treffen! In Pirmasens habe er gesagt: ‚Wenn unsere Bahnen verstaatlicht werden, sei es das Beste, dass wir uns an das Reichseisenbahnnetz anschliessen lassen.‘ Man sei deshalb über ihn hergefallen, wie über einen Vaterlandsverräther. Das sei lächerlich. An seiner Liebe zum bayerischen Vaterlande sei denn doch wohl kaum zu zweifeln; er habe als Offizier den glorreichen Feldzug von 1870/71 mitgemacht und sonst jederzeit seine vaterländische Gesinnung bewiesen. In Bahnfragen gäbe es aber kein Bayern und kein Baden mehr, da müsse das Feld frei sein. Es frage sich nur, welches Verhältniss für die Pfalz die meisten Vortheile bringe, und da heisst es eben, an die Reichseisenbahnen oder an die preussischen Staatsbahnen sich anschliessen. Wenn man aber heute nur den Reichsgedanken ausspreche, so kommt man bei gewissen Leuten in den Verdacht der Vaterlandsverrätherei. Der eigentliche Grund sei aber mehr der, dass man dem Abgeordneten einfach etwas am Zeuge flicken wolle, und wenn man anders an ihn nicht heran könne, so müsse diese Sache herhalten. Richtig sei indess, wie schon bemerkt: wir besitzen zu wenig Bahnen. Die Eisenbahnen bringen aber das, was wir brauchen. Bayern könne ja in diesem Falle die Bahn erwerben und dem Reiche verpachten. Er sei stolz auf diese seine Anregung. (Allseitiges Bravo.)“

Einige Tage später, am 27. Juni, fand in Stuttgart eine stark besuchte Versammlung des dortigen Handelsvereins statt, die sich mit dem Gedanken einer über das gesammte Reichsgebiet sich erstreckenden Umgestaltung des Tarifwesens nach einheitlichen und verbilligenden Grundsätzen beschäftigte. Wir entnehmen der „Voss. Ztg.“ folgenden Bericht hierüber:

„Der Stuttgarter Handelsverein hat am 27. Juni d. J. in den Konzertsaal der Liederhalle, einen der grössten Säle Deutschlands, eine Versammlung einberufen, um zu der wichtigen Angelegenheit Stellung zu nehmen, und wie überaus rege das Interesse für die bezüglichen Fragen ist, bewies die Thatsache, dass der Riesenraum vollständig gefüllt war. Nicht nur Grossindustrielle, Kaufleute usw. hatten sich eingefunden, sondern auch sehr zahlreiche Abgeordnete, Landwirthe, Vertreter des Kleingewerbes. Ministerialdirektor von Mayer wohnte in Vertretung des Ministers der Versammlung bei, zu der sich auch der Präsident der Stuttgarter Handelskammer und der Präsident der Centralstelle für das Gewerbe eingefunden hatten. Als erster Redner wies Dr. Mülberger-Crailsheim auf die Mängel des jetzigen Personentarifes hin, der viel zu sehr an veralteten Ueberlieferungen festhält und die grundsätzliche Verschiedenheit des Fernverkehres, des Landesverkehres und des Nahverkehres ausser Acht lässt. Die Ausgestaltung des Nahverkehres ist zur Zeit die dringendste Nothwendigkeit; es empfiehlt sich, hierbei mit dem Klassensystem ganz zu brechen und den Verkehr nur einklassig, nach Art der Trambahnen, einzurichten. Ferner sei eine grosse Bewegung zu Gunsten der Kleinbahnen ins Leben zu rufen, die ohne Staatszuschuss auf genossenschaftlichem Wege hergestellt werden müssen. Die Grundlage für die Personentarife muss die Eisenbahnmeile sein, bestehend aus 10 km, der Preis für die Eisenbahnmeile 10 ₰. Schon jetzt fahren in Württemberg die Inhaber von Landesfahrkarten, wenn sie diese rationell ausnutzen, zu diesem Tarif. Eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen, wie sie der Abg. von Wöllwarth anstrebte, der Minister von Mittnacht ablehnte, sei nicht erstrebenswerth, denn sie ist wirthschaftlich verkehrt und politisch gefährlich. In den Jahren 1883—1897 haben die preussischen Bahnen, abzüglich der Ausgaben für Amortisation, einen Reinüberschuss von 1 290 000 000 ℳ ergeben — welche Verkehrsverbesserungen, die jetzt noch ihrer Erledigung harren, hätten damit erzielt werden können. Eine Eisenbahngemeinschaft mit Preussen ist ausschliesslich dann erwünscht, wenn sie nicht fiskalische, sondern wirklich volkswirthschaftliche Interessen in erster Linie berücksichtigt.

Professor Dr. Boethlingk-Karlsruhe, der als zweiter Vortragender in der Versammlung auftrat, führte aus, dass eine einheitliche Eisenbahnverwaltung im ganzen Reichsgebiete wohl erwünscht sei, aber nicht in dem Sinne, dass diese Verwaltung ‚das grosse Portemonnaie‘ bilde, sondern dass in ihr verkehrsfördernde Grundsätze allein maassgebend seien. Wollen wir Schritt halten mit Frankreich, so muss Deutschland doppelt so viel, und mit England vier Mal so viel Bahnen haben, als es jetzt besitzt. Die süddeutsche Eisenbahntarifgemeinschaft ist lebhaft zu begrüssen, als der erste Schritt

zum besseren aus den verrotteten, unerträglich gewordenen Verhältnissen, und nun der Stein erst einmal auf der einen Seite des Reichsgebietes ins Rollen gekommen ist, wird man sich auch auf der anderen Seite, zumal in Preussen, der Einführung von Reformen nicht mehr lange verschliessen können."

Die „Berliner N. Nachr." knüpfen an ihren Bericht über diese Versammlung folgende Bemerkung:

> Der Reichseisenbahngedanke, in welcher Form er auch wiederkehren möge, hat eine so starke werbende Kraft, dass er seinen Weg mit Sicherheit machen wird. Es wird damit gehen, wie mit dem Gedanken der deutschen Einheit selbst, der sich unabhängig von der Form erwies, die ihm jeweilig zum Ausdrucke diente. Je eifriger und gründlicher diese Eisenbahnfrage diskutirt wird, desto gewisser ist ihre schliessliche Lösung.

Man sieht, die ganzen Fragen sind im Fluss, eine einheitliche öffentliche Meinung hat sich aber in Süddeutschland noch nicht gebildet. Man will mehr Eisenbahnen und billigere Tarife. Vielfach erhofft man das Erstere in der Pfalz von einem Anschluss an die Reichseisenbahnen oder die preussischen Staatsbahnen, das Letztere glauben die einen durch die Errichtung einer süddeutschen Tarifgemeinschaft, die anderen durch eine Betriebsgemeinschaft zu erzielen.

Jedenfalls ist es das Verdienst der preussischen Staatsbahnverwaltung, durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft den Weg gezeigt zu haben, auf dem lediglich durch vertragliche Vereinbarungen ein Zusammenschluss deutscher Staats- und Privatbahnen zu einer mächtigen Einheit möglich ist. Niemand vermag vorauszusagen, ob es gerade dieser Weg ist, auf dem weitere Zusammenschlüsse folgen werden. Aber „der Stein rollt" und in Süddeutschland sind es offenbar die wirthschaftlichen Bedürfnisse der Bevölkerung, die die treibende Kraft in dieser Bewegung bilden. Eine Betriebsgemeinschaft lediglich zu finanziellen Zwecken will man zwar nicht, aber man sollte sich doch klar darüber sein, dass die erste Bedingung für die ersehnte Herabsetzung der Personen- und Gütertarife eine glückliche Lage der Eisenbahnfinanzen ist. So fest auch der Glaube und so wahr der Satz sein mag, dass jede Tarifermässigung eine verkehrsbelebende Kraft besitzt und schliesslich mit der Hebung des Verkehres auch zu der der Einnahmen führt, so wird doch keine Eisenbahnverwaltung der Welt zu Tarif e r m ä s s i g u n g e n schreiten lediglich um die E i n n a h m e n zu erhöhen. Sie wird dies vielmehr erst können, wenn ihre finanzielle Lage so wohlgeordnet ist, dass sie den zunächst zu erwartenden Einnahmeausfall ertragen kann. Der Weg zur Tarifherabsetzung führt daher über blühende Eisenbahnfinanzen. Gewinnt man die Ueberzeugung, dass diese am ehesten durch eine Betriebsgemeinschaft mit anderen grossen Bahnnetzen erreicht wird, so mag man sie getrost eingehen, die Verkehrserleichterungen werden dann schon folgen, um so eher, wenn die Macht der beiderseitigen Interessen für den Eintritt in eine Betriebsgemeinschaft so gross ist, dass für die damit etwa verbundene Verringerung der Selbstständigkeit „Kompensationen" auf dem Gebiete des Tarif- und Verkehrswesens durchgesetzt werden können.

Es wird aus unseren deutschen Strömen noch viel Wasser ins Meer fliessen, ehe die Frage der Eisenbahnbetriebsgemeinschaften gelöst ist. Täuscht uns aber nicht alles, so wird der Einheitsgedanke auch auf diesem Gebiete noch weitere Erfolge haben.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Zum Mittellandkanal.** In der Kanalkommission des Abgeordnetenhauses haben am 30. Juni und 1. d. Mts. weitere Aussprachen zwischen der Regierung und den Abgeordneten über die sogen. Kompensationen stattgefunden. Am weitesten ging Abg. Gamp, der bekanntlich ein entschiedener Gegner der Kanalvorlage ist und dennoch sowohl erhebliche Ermässigung der Eisenbahngütertarife als auch durchgreifende Verbesserung der Kanalverbindungen namentlich in den östlichen Provinzen forderte. Minister Thielen sprach über diesen Standpunkt sein Erstaunen aus und der Antrag Gamp erzielte kaum einen Achtungserfolg, indem er der Regierung unter Ablehnung der beantragten Berücksichtigung nur als Material überwiesen wurde. Ebenso erging es einem Antrag des Grafen Strachwitz, nicht nur die erforderlichen Mittel für die schlesischen Flussregulirungen bereit zu stellen, sondern auch die oberschlesische Schmalspurbahn der oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenindustrie zu überlassen, sondern auch für Oberschlesien, auf zehn Jahre hinaus bindend, umfassende Frachtermässigungen nach den Plätzen östlich der Elbe zu bewilligen. Minister v. Miquel bekämpfte den die Wasserstrassen, Minister Thielen den die Eisenbahnen betreffenden Antrag. Schliesslich, nachdem der Abg. Barth die Ueberweisung als Material als Wanderung in den Papierkorb bezeichnet hatte, beschränkte sich Graf Strachwitz auf den Antrag f ü r V o r a r b e i t e n zur Verbesserung der Wasserstrassen zwischen Oberschlesien und Berlin 2 000 000 Mark in die Kanalvorlage einzustellen. Die Regierung war einverstanden, der Antrag fiel aber in der Kommission mit 14 gegen 14 Stimmen, während der Zusatzantrag, diese 2 000 000 ℳ. auch zu Vorarbeiten für Kanalisirung der Elbe zu verwenden, mit 14 gegen 13 Stimmen angenommen war. Die weiteren Verhandlungen bezogen sich auf die 130 zur Kanalvorlage eingegangenen Petitionen, von denen nur diejenige der Stadt Emden zu längeren Erörterungen Anlass gab. Auch Emden verlangt seine „Kompensationen" für die Schädigungen, die ihm aus der Begünstigung Bremens und der holländischen Häfen durch den Rhein-Elbekanal angeblich erwachsen. Hierbei wurde dann noch die Frage eines Küstenkanals (Unterelbe über Unterweser und Hunte zur Unterems) gestreift. Die Ansprüche Emdens, das in der That seit Jahren sowohl in Tarifen wie in Verkehrsanlagen der besonderen Fürsorge der preussischen Regierung sich zu erfreuen hatte und von dem Dortmund-Emskanal mit Recht einen grossartigen Aufschwung seines tiefgesunkenen Wasserverkehres erhofft, wurden vom Minister Thielen unter dem Hinweis auf alles das, was schon für Emden geschehen, bekämpft. Auch diese Petition wanderte in den Papierkorb der Regierung.

Die Verhandlungen der Kommission sind hiermit zu Ende, der schriftliche Bericht soll bis zum 1. August d. J. fertig gestellt werden und am 7. August die zweite Lesung der Vorlage im Abgeordnetenhause stattfinden, während dieses bis dahin vertagt wird.

Im ganzen scheint die Ansicht begründet, dass sich durch das Ergebniss der Kommissionsverhandlungen die Aussichten für das Zustandekommen der Vorlage etwas gebessert haben, weil die Fülle der im ersten Anlauf aufgestellten Kompensationsforderungen so gross war, dass denen, die sie vertraten, wohl ein wenig vor ihrer eigenen Weisheit bange wurde.

— **Ostdeutsche Kleinbahnaktiengesellschaft in Bromberg.** Der Geschäftsbericht für 1898 stellt fest, dass die Gesellschaft im verflossenen Geschäftsjahre in Verbindung mit ihrer Hauptfirma (Lenz & Co.) die in der Provinz Ostpreussen angeknüpften Geschäftsbeziehungen weiter gefördert habe, und dass ausserdem in der Provinz Westpreussen aussichtsvolle Geschäftsbeziehungen angeknüpft worden sind. Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Ueberschuss von 50 421 ℳ. ab. Hiervon werden 2 347 ℳ. dem Reservefonds überwiesen und 45 000 ℳ., wie bereits gemeldet, zur Zahlung von 4,5 % Dividende verwendet; 3 076 ℳ. werden auf neue Rechnung vorgetragen. Nach der Bilanz verfügte die Gesellschaft am Schlusse des letzten Geschäftsjahres über Bankguthaben in Höhe von 455 949 ℳ. Von dem 4 000 000 ℳ. betragenden Aktienkapital ist bis jetzt 1 000 000 ℳ. eingezahlt.

— **Wiederverwendung von Unfallverletzten seitens der bayerischen Staatsbahnen.** Die Staatseisenbahnverwaltung macht sich zur Aufgabe, demjenigen Personal die Wiederverwendung im Eisenbahndienste thunlichst zu ermöglichen, welches Betriebsunfälle erlitten hat und hierdurch entschädigungsbe-

rechtigt geworden ist — sei es nach den Unfallversicherungsgesetzen vom 6. Juli 1884 und 28. Mai 1885 (Unfallrentner), oder nach den Unfallfürsorgebestimmungen vom 19. März 1891 und 26. Juni 1894 (Unfallpensionisten).

Die Zuwendung einer entsprechenden Beschäftigung an das betreffende Personal obliegt zunächst innerhalb ihres Geschäftsbereiches den Oberbahnämtern, Centralwerkstätten und Centralmagazinverwaltungen. Im allgemeinen wird angenommen, dass sich die Posten im Maschinenhaus- und Magazindienste, im Bahnhof- und Schrankenwächterdienste, im Büreaudiener- und Schreibdienste, zum Theil auch die Posten beim Fahrkartenverkauf im Vorortverkehre vorzugsweise zur Unterbringung von Unfallverletzten eignen. Unter Umständen wird ferner die Verwendung von Unfallverletzten an grösseren Stationen in manchen Geschäftszweigen da angängig sein, wo zwar das Bedürfniss nach Diensterleichterung besteht, ohne dass jedoch eine volle Arbeitskraft nothwendig wäre. Der Indienstnahme eines Unfallverletzten hat jeweils eine bahnärztliche Untersuchung desselben auf seine körperliche Tauglichkeit für den in Aussicht genommenen Posten unmittelbar voranzugehen. Den Unfallrentnern wird in der Regel die Rente ungeschmälert fortgewährt und neben derselben das Entgelt für Arbeitsleistung bewilligt.

— **Lokalbahnprojekt Innsbruck-Mittenwald.** In einer der letzten Sitzungen des Stadtrathes Innsbruck wurde seitens eines Mitgliedes der dortigen Handelskammer mitgetheilt, dass zur Zeit weder von der bayerischen noch von der österreichischen Regierung die Genehmigung zur Ausführung der fraglichen Vollbahn, da dieselbe zweifellos die Rentabilität der bestehenden Linie Innsbruck-Kufstein-München wesentlich beeinträchtigen würde, zu erwarten wäre; es sei deshalb für jetzt lediglich anzustreben, die Bewilligung zur Herstellung einer Lokalbahn ausgehend von der Station Zirl zu erhalten.

Wünschen wir, dass diese für alle Freunde unserer Alpen hochwichtige Bahn baldthunlichst zustande komme. Mag der Hauptstrom des internationalen Personen- und Güterverkehres nach wie vor den Umweg über Rosenheim-Kufstein in fast ebenem Gelände wählen, für den Verkehr der Landschaften Garmisch-Partenkirchens und des Walchensees mit Tirol über Mittenwald ist eine Bahnverbindung nicht mehr zu entbehren. Ein gewaltiger Touristenstrom ist ihr gesichert; an landschaftlicher Schönheit wird sie die Innthalbahn weit übertreffen, die Fahrt zwischen Wetterstein- und Karwendelgebirge hindurch über die Scharnitz, den alten Grenzpass und Schauplatz mannigfacher Kämpfe zwischen Bayern und Tirol, wird ebenso malerisch wie interessant sein.

— Die Münchener Lokalbahnaktiengesellschaft will die **Dampfstrassenbahn Ravensburg-Weingarten** in eine solche mit elektrischem Betriebe verwandeln und Baienfurt und Niederbiegen mit in den Verkehr einbeziehen. Zu diesem Zwecke errichtet die Gesellschaft im Achthal ein Elektrizitätswerk, das täglich eine Strommenge von 500 PS produziren soll. Auf dem Bahnhofe Weingarten wird ein Nebenwerk erstellt, das Licht und Kraft für die Stadt abgeben wird.

— Die volkswirthschaftliche Kommission der **württembergischen Kammer der Abgeordneten** hat den Entwurf eines Gesetzes, betreffend den **Bau von Nebeneisenbahnen** in Berathung genommen und einen eingehenden Bericht darüber erstattet. Der Inhalt des Gesetzentwurfes ist in der Nr. 36 S. 624 d. Ztg. mitgetheilt worden. Die Kommission empfiehlt die Anträge der Regierung mit unwesentlichen Aenderungen zur Genehmigung. Der Bericht besagt u. a.: Mit dem Erscheinen des Nebeneisenbahngesetzentwurfes sei ein frischer Zug in den Lokalbahnbau Württembergs gekommen. Es seien für zwei Bauperioden 1899/1900 und 1901/1902 nicht weniger als 16 Bahnen von der Regierung zur Ausführung in Vorschlag gebracht, mit einer Gesammtlänge von etwa 235 km und einem Gesammtbaukostenaufwand von 14 500 000 *M.* Davon sollen durch den Staat gebaut werden 5 Bahnen, durch Private mit Staatszuschuss 11 Bahnen. Die von der Regierung beantragte Uebergabe einer Anzahl von Nebenbahnen an Privatunternehmungen wird von der Kommission durchaus gebilligt und als zeitgemäss anerkannt. Nach Vorgängen sei mit Ausnahme von Sachsen in den meisten Ländern, namentlich in Preussen, Elsass-Lothringen, Oesterreich, Frankreich, der Kleinbahnbau grundsätzlich Privatgesellschaften überlassen, Nebenbahnen in Baden, Bayern und Hohenzollern werden vielfach der Privatunternehmung zugewiesen und mit vollem Recht, denn nicht nur werden die Betheiligten rascher in den Besitz von Bahnen gelangen und die volkswirthschaftlichen Bedürfnisse viel schneller befriedigt, durch umfassende Heranziehung der Privatunternehmung können die finanziellen Kräfte des Landes möglichst geschont werden. Der Staat könne nicht allein für den Bau und Betrieb von allen Nebenbahnen fernerhin aufkommen. Dafür mangele es ihm, wie in den Motiven richtig betont werde, an dem nöthigen Kapital und dem nöthigen technischen und Betriebspersonal und es werden auch an den Staat bezüglich des Baues und des Betriebes der meisten Nebenbahnen viel zu grosse Anforderungen gestellt. Für die Beitragsleistung des Staates soll in der Regel bei Schmalspuranlagen der Betrag von 20 000 *M.* für das Kilometer, bei Normalspurbahnen derjenige von 25 000 *M.* für das Kilometer als obere Grenze gelten, dabei soll jedoch nicht ausgeschlossen sein, in besonders gearteten Fällen auch auf einen höheren Satz zu greifen. Dass die Staatsverwaltung erst Erfahrungen machen wolle, ehe sie den Staatsbau und -Betrieb noch weiter einschränkt, erscheine gerechtfertigt. Im allgemeinen sollten nach der Ansicht der Kommission Konzessionen nicht auf zu kurze Zeit verliehen werden, da es im Interesse einer geordneten Finanzwirthschaft geboten sei, das Anlagekapital konzessionirter Bahnen innerhalb der Konzessionsdauer aus den Erträgnissen der Bahnen zu amortisiren und da die Bahnen in den ersten Jahren kaum eine Rente abwerfen, so könne mit der Amortisation des Anlagekapitals aus den Erträgnissen gewöhnlich erst nach einer längeren Reihe von Betriebsjahren begonnen und dieselbe dann mit steigenden Quoten fortgeführt werden. Es empfehle sich daher, die Konzessionsdauer nicht unter 70 bis 90 Jahren festzusetzen, dagegen müsse sich der Staat durch die Konzessionsbedingungen den Erwerb und auch die Inbetriebnahme der Bahnen zu jedem in seinem einseitigen Ermessen liegenden Zeitpunkt und zu für beide Theile billigen Bedingungen sichern. Im allgemeinen ist übrigens die Kommission mit den Gesichtspunkten, die für den zukünftigen Bau von Nebenbahnen maassgebend sein sollen, einverstanden.

— Der **deutsche Eisenbahnverkehrsverband** wird am 5. und 6. d. Mts. seine 26. Hauptversammlung in Danzig abhalten.

— **Personalnachrichten.** Versetzt sind: der Oberbaurath Wilde, bisher in Breslau, als Oberbaurath an die königliche Eisenbahndirektion in Erfurt; die Geheimen Bauräthe Neumann, bisher in Halle a/S., zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths an die königliche Eisenbahndirektion in Breslau, Haassengier, bisher in Berlin, zur Wahrnehmung der Stellung des Oberbauraths an die königliche Eisenbahndirektion in Posen, und Sprenger, bisher in Danzig, als Mitglied an die königliche Eisenbahndirektion in Halle a/S.

Dem Regierungs- und Baurath Gantzer in Berlin ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion in Berlin verliehen.

Der Regierungs- und Baurath Hesse, bisher Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Essen a/R., und der Eisenbahndirektor von Hein, früher Vorstand der Betriebsinspektion 1 in Harburg, sind in den Ruhestand getreten.

Eisenbahndirektionspräsident a. D. Breithaupt, welchem aus Anlass der Neuorganisation der preussischen Staatsbahnen am 1. April 1895 die Stelle des Präsidenten der königlichen Eisenbahndirektion zu Posen übertragen wurde, aus der er am 1. Oktober 1898 infolge seines leidenden Zustandes in den Ruhestand trat, ist am 30. Juni d. J. verstorben. Näheres über den Lebensgang des Verstorbenen haben wir in Nr. 75 S. 1152 Jahrg. 1898 d. Ztg. veröffentlicht.

Der bisherige Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor, Baurath Weltin in Strassburg i. E., ist zum Eisenbahnbetriebsdirektor ernannt und ihm die Verwaltung des Betriebsdirektionsbezirks Strassburg I übertragen worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Internationale Fahrplankonferenz.** Die jüngst in Petersburg abgehaltene internationale Fahrplankonferenz hat durch ihre Beschlüsse abermals eine Reihe wichtiger Verbesserungen der internationalen Zugverbindungen sichergestellt. So weit die österreichischen Interessen in Betracht kommen, wird in der nächsten Winterfahrordnung eine neue direkte Verbindung zwischen Triest und Venedig hergestellt, indem direkte Züge von Triest über Monfalcone, Cervignano und Ronchi nach Venedig in Verkehr gesetzt werden. Die Südbahn wird vorläufig direkte Wagen I. und II. Klasse nach Monfalcone führen, während die Reisenden III. Klasse daselbst umsteigen müssen. Im Bedarfsfalle werden aber erforderlichenfalls später auch direkte Wagen III. Klasse von Triest abgelassen werden. Durch diese neue Verbindung, welche wohl im Laufe der Zeit über ihren derzeitigen Zweck hinaus in den internationalen Verkehr eingreifen dürfte, wird die Fahrzeit gegenüber der bisherigen Linie über Cormons um 2—3 Stunden abgekürzt werden.

Eine weitere für Triest wichtige Verbesserung tritt dadurch ein, dass, während bisher der Ostende-Expresszug nur einmal wöchentlich direkt nach Triest verkehrte, mit Einführung der Winterfahrordnung die direkten Wagen des täglich gegen 4 Uhr in Wien (Westbahnhof) anlangenden Expresszuges über die Verbindungsbahn auf die Südbahn überführt werden, so dass die Wagen mit dem Abends abgehenden Triester Schnellzuge ihrem Bestimmungsorte zugeführt werden.

Was den Verkehr während der Pariser Ausstellung betrifft, so werden hierüber in der nächsten, im Dezember stattfindenden Sommerfahrplankonferenz endgültige Beschlüsse gefasst werden. Die österreichischen Staatsbahnen dürften einen täglichen Ausstellungszug nach Paris über Salzburg, Innsbruck und den Arlberg einleiten. Die süddeutschen Bahnen nehmen dem Vernehmen nach ebenfalls in Aussicht, von Salzburg aus einen Ausstellungszug durch Süddeutschland zu leiten. Ausserdem liegen Angebote von Privatunternehmern vor, besonders von Wien aus eine grössere Anzahl Sonderzüge nach Paris zu führen.

An dieser Stelle mag erwähnt werden, dass die am Orientzugverkehre betheiligten Eisenbahnverwaltungen demnächst eine Konferenz abhalten werden, um wegen Einlegung eines dritten Orientexpresszuges über Belgrad-Sofia nach Konstantinopel vom 15. Oktober an zu berathen. Ferner sollen in den täglichen Konventionszug Konstantinopel-Wien direkte Wagen Konstantinopel-Berlin und Frankfurt a/M. eingereiht werden, so dass das jetzt in Wien oder Budapest nothwendige Umsteigen entfallen soll. Für die direkte Verbindung hat die Direktion der orientalischen Bahnen vorläufig sieben allen modernen Anforderungen entsprechende Wagen bei Ringhoffer in Prag anfertigen lassen.

— **Prioritätsanleihe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Die Verhandlungen über die Bewilligung zur Emission der 4 % Prioritätsanleihe der Staatsbahngesellschaft im Betrage von 60 000 000 Kr. wurden dem Vernehmen nach auf den Herbst vertagt. Die Schwierigkeiten, welche sich in diesen Verhandlungen ergaben, entsprangen u. a. dem Wunsche der Regierung, dass bei dieser Gelegenheit die Bestimmungen über das Einlösungsrecht vollständig klar gestellt werden. (Vergl. Nr. 42 d. Ztg.)

— **Wien-Aspangbahn.** Die Aktionäre hielten dieser Tage ihre ordentliche Generalversammlung. Der für 1898 vorgelegte Bericht des Verwaltungsrathes kommt zunächst auf eine in den letztjährigen Generalversammlungen wiederholt besprochene Angelegenheit, d. i. den Ausbau der Gesellschaftsbahn nach Steiermark, zurück und bemerkt: der Verwaltungsrath hätte die Ausführung dieses Baues unter der Voraussetzung ins Auge gefasst, dass die Gesellschaft die neue Linie nach ihrer Vollendung während einer angemessenen Reihe von Jahren selbst werde betreiben können. Nachdem jedoch die Regierung die Ertheilung der Baukonzession von der Bedingung der staatlichen Betriebsführung auf der gesammten Linie Wien-Hartberg nach erfolgter Herstellung des Anschlusses mit Hartberg abhängig gemacht hat, sei der Verwaltungsrath nicht in der Lage, diese Angelegenheit, trotz der hierfür aufgewendeten namhaften Kosten, weiter verfolgen zu können. Der Bericht weist ferner darauf hin, dass der Verwaltungsrath seit 1. Januar d. J. den Betrieb der Schneebergbahn für die Gesellschaft übernommen und von der letzten ausserordentlichen Generalversammlung die Ermächtigung zum Abschluss des diesbezüglichen Betriebs- und Garantievertrages erwirkt habe. Was das Betriebsergebniss des Jahres 1898 anbelangt, wird mit Befriedigung festgestellt, dass sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr im abgelaufenen Jahre wieder eine Steigerung erfahren hat. Die Transporteinnahmen betrugen im abgelaufenen Jahre 902 221 fl. (+ 3,1 %); aber auch die Betriebsausgaben haben sich — und zwar um 6,6 % — gesteigert und betrugen 485 656 fl. Von dem ausgewiesenen Betriebserträgnisse im Betrage von 402 579 fl. sind zunächst die Zinsen und Amortisationsquote des Prioritätsanlehens mit 176 736 fl. und der für die Verzinsung der Investitionsschuld aufgewendete Betrag von 9 153 fl., zusammen 185 889 fl. in Abrechnung zu bringen. Von den sohin verbleibenden 216 690 fl. werden 5 % dem Reservefonds B zugewiesen, so dass 205 856 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 211 987 fl. zur Verfügung des Aktionäre stehen. Hiervon wird auf die verausgabten 21 000 Aktien eine 5 % Dividende = 10 fl. mit 210 000 fl. ausbezahlt. Die Generalversammlung genehmigte ferner den Antrag, betreffend die Garantie für den Prioritätendienst der Schneebergbahn.

— **Leoben-Vordernberger Bahn.** In der Generalversammlung berichtete der Verwaltungsrath, dass infolge der anhaltend günstigen Verhältnisse in der Eisenindustrie sich der Verkehr neuerlich gehoben und eine Steigerung der Einnahmen ergeben habe. Von dem Gesammtüberschusse der Bilanz von rund 171 000 fl. werden nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen 47 fl. auf die Aktie vertheilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Eisenbahn.** Die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft nahm die Mittheilungen über den Fortsetzungsbau Tannwald-Reichsgrenze zum Anschluss an die preussischen Staatsbahnen zur genehmigenden Kenntniss.

Der Verwaltungsrath gab der bestimmten Ueberzeugung Ausdruck, dass der Anschluss an die preussischen Staatsbahnen, als das von Anfang an verfolgte Endziel und die naturgemässe Erfüllung der langen Bestrebungen und Wünsche der Verwaltung, dem Unternehmen erst die Bedeutung geben werde, welche ihm eigentlich innewohnt.

Die Bahn tritt damit in den internationalen Verkehr ein, als ein wichtiges Mittelglied der direkten Verbindung zwischen Oder und Elbe durch Nordböhmen, anschliessend in Grünthal an die preussischen Staatsbahnen, in Tannwald an die südnorddeutsche Verbindungsbahn, in Reichenberg sowohl an diese letztere, als auch an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn und an die sächsischen Staatsbahnen. Es ist klar, dass sich damit dem Unternehmen eine grosse Perspektive eröffnet, sowie dass es der hochentwickelten Industrie seines Interessengebietes wesentlich dienen und Vortheile bringen wird, wie umgekehrt auch diese auf das Gedeihen der Bahn den günstigsten Einfluss ausüben muss.

Die Konzessionsverhandlungen bezüglich der neuen Linie sind im Zuge und dürften bald zu einem befriedigenden Abschluss kommen.

In betreff des Baues und der Kapitalsbeschaffung der neuen Linie wurde, vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, mit der Länderbank und der Böhmischen Unionbank eine Vereinbarung getroffen (vergl. Nr. 39 d. Ztg.), der zufolge sich diese Banken bereit erklärt haben, den fraglichen Bau sammt Einrichtung und Ausrüstung gemäss dem Projekte um die von der Regierung zu genehmigende Kostenvoranschlagssumme unter ihrer vollen Haftung durch die Wiener Vertretung der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin auszuführen, sowie die zur Bedeckung des Bedarfes auszugebenden 4 % Obligationen und Prioritätsaktien zu übernehmen. Der Bedarf für den Fortsetzungsbau beträgt laut dem der Regierung vorliegenden Kostenvoranschlage 2 303 000 fl. Die Gesellschaft strebt bei dieser Gelegenheit auch die Konsolidirung ihrer schwebenden Schulden von 171 000 fl. an, weshalb mit einem Gesammtbedarf von 2 474 000 fl. zu rechnen sein wird. Zur Beschaffung dieses Bedarfes, sowie für etwaige weitere Ausgaben für andere Zwecke wird eine Kapitalserhöhung von 928 000 fl. Aktien, wovon 728 000 fl. in Prioritätsaktien und 200 000 fl. in Stammaktien Lit. A, und die Ausgabe von 1 800 000 Gulden 4 % Prioritätsobligationen in Aussicht genommen.

Was die Betriebsergebnisse anbelangt, so beliefen sich die Roheinnahmen des Betriebes bei der Hauptlinie Reichenberg-Gablonz-Tannwald auf 345 823,46 fl., bei der Flügelbahn Morchenstern-Josefsthal (Kamnitzthalbahn) auf 18 352,15 fl., zusammen 364 175,61 fl. (gegen 344 130,32 fl. im Jahre 1897).

Die Gesammtausgaben für 1898 betrugen bei der Hauptlinie 137 604,50 fl., bei der Flügelbahn (Vergütung der Selbstkosten des Betriebes an die südnorddeutsche Verbindungsbahn) 29 568,81 fl., zusammen 167 173,31 (166 208,08) fl. Es verblieb daher ein Betriebsreinertrag von 197 002,30 (177 922,24) fl.

Der Kupon der Prioritätsaktien gelangt mit 10 fl. zur Einlösung. Auf den Kupon der Stammaktien entfällt keine Dividende.

— **Umbau des Bahnhofes in Reichenberg.** Schon seit längerer Zeit hat sich aus Rücksichten der Verkehrssicherheit, sowie im Hinblicke auf das durch die Steigerung des Verkehres hervorgerufene Bedürfniss der Umbau und die Erweiterung des Bahnhofes in Reichenberg zur ernsten Erwägung gestellt. Die Angelegenheit ist jetzt, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ erfährt, wieder aufgenommen worden und der Verwirklichung näher gebracht. Die technische Grundlage des Projektes ist bereits festgestellt und es handelt sich nunmehr um die Austragung der Frage der Auftheilung der mit 1 500 000 fl. veranschlagten Kosten auf die in Betracht kommenden Bahnen und Interessenten, nämlich die südnorddeutsche Verbindungsbahn als Eigenthümerin, ferner die Reichenberg-Gablonzer Bahn, die Zittau-Reichenberger Bahn und die Aussig-Teplitzer Bahn.

— **Zillerthalbahn.** Das Projekt einer durch das Zillerthal zu führenden Lokalbahn ist, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, der Verwirklichung näher gerückt. Es betrifft die auf dem linken Ufer der Ziller nach Jenbach herzustellende Lokalbahn, welche schmalspurig werden soll. Die günstige Wendung, welche diese Angelegenheit nunmehr ge-

nommen hat, ist vorwiegend dem Umstande zu verdanken, dass die Interessenten sich entschlossen haben, die Geldmittel aus Eigenem aufzubringen. Das Erforderniss für den Bau der schmalspurigen Zillerthalbahn ist mit 1 100 000 fl. veranschlagt. Der Staat und das Land tragen in der Weise zu den Kosten der Bahn bei, dass der Staat Stammaktien im Betrage von 150 000 fl. übernimmt, während das Land Tirol die der ursprünglich vollspurig geplanten Zillerthalbahn zugesicherte Beihilfe im Betrage von 100 000 fl. auch für die nunmehr schmalspurig herzustellende Lokalbahn aufrecht hält. Der Rest von 850 000 fl. wird in 5% Prioritätsaktien aufgebracht, welche insgesammt von den Interessenten zum Parikurse übernommen und von denen 400 000 fl. noch vor der Konzessionsertheilung eingezahlt sein werden. Das Bahnprojekt wird demnächst der politischen Begehung unterzogen werden.

— **Die Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thore.** Am 1. d. Mts. ist seitens der ungarischen Regierung das Reglement sowie der Gebührentarif für die Benutzung des Eisernen Thorkanals veröffentlicht worden. Einen Monat später, am 1. August, soll jener Tarif in Wirksamkeit treten. Nach Mittheilungen aus Budapest haben das Ministerium des Aeusseren sowie das österreichische Handelsministerium dem einzuführenden Tarife zugestimmt. Den Interessenten ist der Tarif bisher nicht mitgetheilt worden.

— **Der österreichische Lloyd und die Zuckerausfuhr nach Indien.** Der Lloyd hat mit Beginn dieses Jahres eine direkte Dampferlinie zwischen Triest und Kalkutta eingerichtet, welche, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch in erster Linie der Zuckerausfuhr nach Indien dienen soll. Gleichzeitig hat die Regierung dem Lloyd für die Zuckertransporte nach Indien den Rückersatz der Suezkanalgebühren zugestanden, an dem auch Ungarn — allerdings nur für die Ausfracht — pro rata des der ungarischen Waare zur Verfügung gestellten Raumes theilnimmt. Das betreffende Uebereinkommen zwischen der österreichischen Regierung und dem Lloyd ist zunächst auf die Dauer des Jahres 1899 geschlossen worden.

— **Maassnahmen der ungarischen Staatsbahnen im Interesse des Herbstverkehres.** Da die Ausrüstung der ungarischen Staatsbahnen mit Güterwagen den normalen Verkehrsverhältnissen angepasst ist, müssen für den Fall einer das normale Maass übersteigenden Verkehrsbewegung aushilfsweise Leihwagen angemiethet werden. Die Ernteergebnisse des vorigen Jahres erforderten die Miethung von mehreren Tausend Wagen, welche durch Monate hindurch, ebenso wie der eigene Güterwagenpark der ungarischen Staatsbahnen, voll ausgenutzt waren. Mit dem Eintritte der schwächeren Verkehrszeit sind nunmehr diese Wagen — selbstverständlich unter Entfall der Leihgebühren — in verschiedenen Stationen der ungarischen Staatsbahnen vorläufig aufgestellt worden, damit kleinere Ausbesserungen vorgenommen werden können; jene Wagen, welche grössere Ausbesserungen erfordern, sind den verschiedenen Wageneigenthümern übergeben worden, damit die nöthigen Herstellungen in den eigenen Werkstätten der Wagenleihgesellschaften ausgeführt werden. Der zur Verfügung stehende Zeitraum ist ausreichend, um die Wagen in vollkommen betriebsfähigen Zustand zu bringen, so dass für den Fall, dass auch die heurige Ernte die Miethung von Leihwagen nothwendig machen sollte, sowohl die in den Stationen aufgestellten, als die von den Leihgesellschaften hergestellten Güterwagen anstandslos verwendet werden können.

— **Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen.** Am 29. Mai d. J. fand die diesjährige Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt. Der Bericht der Direktion über das Betriebsjahr 1898 führt aus, dass der Ausbau der Linie Gurahoncz-Nagy-Halmagy-Brád mit einem Kostenaufwande von 2 270 000 fl. nunmehr ganz vollendet ist, wodurch die kommerzielle und verkehrspolitische Bedeutung des gesellschaftlichen Betriebsnetzes, insbesondere während der Getreideabfuhr in Zukunft wesentlich gehoben werden wird. Das Ergebniss des abgelaufenen Geschäftsjahres ist durch die 1897er Misseernte, sowie die schwache 1898er Ernte sehr nachtheilig beeinflusst worden, wobei noch als für das Betriebsergebniss günstig erwähnt wird, dass der Transportausfall überwiegend bei solchen Gütern stattgefunden hat, deren Frachtgebühren die Regiekosten nur wenig überschreiten. Von den mit 1 529 809 fl. (im Vorjahre 1 644 463 fl.) aufgeführten Betriebseinnahmen entfallen 395 271 fl. (425 292 fl.) auf den Personenverkehr und 1 074 510 fl. (1 157 324 fl.) auf den Frachtenverkehr. Einschliesslich 293 561 fl. (232 340 fl.) anderen Einnahmen betragen die Gesammteinnahmen 1 823 370 fl. gegen 1 876 982 fl. im Vorjahre. Die Gesammtausgaben bleiben mit 1 064 362 fl. um 138 934 fl. hinter denen des Vorjahres zurück, so dass trotz verminderter Einnahme 759 008 fl. Ueberschuss verbleiben, gegen nur 673 687 fl. im Vorjahre, wozu noch 47 101 fl. (53 450 fl.) Gewinnvortrag kommen. Davon werden 761 010 fl. (im Vorjahre 671 436 fl.) als 6% Dividende (wie im Vorjahre) auf beide Aktiengattungen des erhöhten Grundkapitals vertheilt, 16 900 fl. (7 100 fl.) zur Tilgung von Prioritätsaktien verwendet und 26 698 fl. (47 101 fl.) vorgetragen. Ueber das im Vorjahrsberichte erwähnte Projekt der Arad-Varjaser Eisenbahn bemerkt der Bericht, dass die auf Erweiterung der Station Arad bezüglichen Pläne fertiggestellt und bereits genehmigt sind, wodurch die Frage des Baues der genannten Bahn wieder in den Vordergrund gerückt werde. Auch die Frage der Errichtung der Zuckerfabrik in Arad, von deren Durchführung die Gesellschaft den Bahnbau mit abhängig gemacht habe, sei ihrer Lösung nahe. Die ebenfalls schon erwähnte Alfölder landwirthschaftliche Eisenbahn wird in einigen Monaten betriebsfähig. Ueber die Aussichten des laufenden Betriebsjahres äussert sich der Bericht dahin, dass die ungünstige Wirkung der schlechten Vorjahrsernte fortdauert und eine Besserung der Betriebseinnahmen nur von der voraussichtlich günstigeren Ernte dieses Jahres zu erwarten sei. Wenn dieser letztere Umstand aber auch nicht eintrete, so hoffe die Verwaltung doch, durch sparsamere Bemessung der Ausgaben einen Ausgleich zu schaffen.

— **Die Nebenbetriebe der ungarischen Staatsbahnen.** Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen schloss im Jahre 1898 mit folgendem Endergebnisse: Einnahmen 9 191 020 fl., Ausgaben 7 996 937 fl., Ueberschuss 1 194 083 fl. Die Diósgyörer Eisen- und Stahlfabrik schloss im selben Jahre mit folgender Bilanz: Einnahmen 8 912 361 fl., Ausgaben 7 785 604 fl., Ueberschuss 1 126 757 fl.

— **Weitzer'sche Maschinen- und Wagenfabrik in Arad.** Am 6. Juni fand eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt. Der Bericht der Direktion weist darauf hin, dass weder der Umfang der Anlage und technischen Einrichtung der Fabrik, noch auch die Höhe des bisherigen Betriebsfonds den stetig steigenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit entsprechen und das durch zahlreiche, jedoch derzeit nicht ausführbare Aufträge gesicherte fernere Gedeihen der Unternehmung daher von einer Vermehrung des Aktienkapitals abhängt. Im Sinne der Anträge der Direktion hat die ausserordentliche Generalversammlung beschlossen, das Aktienkapital von 1 500 000 fl. auf 3 000 000 fl. zu erhöhen, vorerst jedoch nur Aktien im Betrage von 750 000 fl. (3 750 Aktien zu je 200 fl. Nennwerth) zum Kurse von 210 fl. für die Aktie auszugeben; die Ausgabe der restlichen Aktien im Nennbetrage von 750 000 fl. soll einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben.

— **Personalnachrichten.** An Stelle des verstorbenen Ministerialrathes Czigly ist zum Direktor der allgemeinen Direktionshauptabtheilung der ungarischen Staatsbahnen der Sektionsrath im Handelsministerium Dr. Stetina ernannt worden, der derzeit den Angelegenheiten des Eisenbahnkonzessionswesens vorsteht.

## Vereinsausland.

— **Eisenbahnunfall bei Winsford (England).** Wie aus Crewe (Cheshire) gemeldet wird, fuhr in der Nacht vom 1. zum 2. d. Mts. im benachbarten Winsford ein Güterzug über den Prellbock eines Seitengleises und entgleiste. Darauf stiess ein Güterschnellzug mit den Trümmern des ersteren Zuges zusammen, wodurch eine Brücke zum theilweisen Einsturz gebracht wurde. Schliesslich fuhr ein Vergnügungszug in die beiden anderen Züge hinein. Viele Personen wurden verwundet, etwa 50 Wagen sind zerstört.

— **Chinesische Nordbahn.** Entgegen unserer Mittheilung in Nr. 49 S. 867 d. Ztg. scheinen die Zwistigkeiten zwischen dem Direktor der Bahn, Chang Yi, und dem Ingenieur derselben, Kinder, doch noch nicht vollständig beseitigt zu sein, wenigstens wird der „Times“ aus Peking unterm 29. Juni gemeldet, dass der britische Geschäftsträger am Mittwoch (28. Juni) dem Tsungli-Yamen ein Telegramm Salisbury's übermittelt habe, in dem es heisse, Grossbritannien würde die Entlassung des britischen leitenden Ingenieurs der Nordbahn, Kinder, als einen ernsten Fall betrachten. Die Frage der Entlassung Kinder's sei deshalb auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Ferner habe das Tsungli-Yamen dem Pekingsyndikat das Recht zugestanden, Eisenbahnen in Schan-si und Ho-nan zu erbauen und eine Verbindung mit dem Yangtsethal durch eine Bahn herzustellen.

— **Japanische Kleinbahn Fukuschima-Yonesawa.** Die Japaner haben am 15. Mai d. J. eine der interessantesten Kleinbahnen dem Betrieb übergeben, die in Asien überhaupt existirt.

Die Strecke ist nur sechs deutsche Meilen lang, fährt von Fukuschima nach Yonesawa, ersteigt aber auf diesem kurzen Wege ein Höhenland der schroffsten Formation und erreicht mit ihrer höchsten Schiene eine Höhe von 3000 Fuss, welche sie mittelst 19 aus den Felsen herausgehauenen Tunnels erlangt, deren längster 1010 m misst.

— Bezüglich des **Nicaraguakanals** geht der „Köln. Ztg." unterm 11. Juni d. J. folgende Mittheilung aus Washington zu: Der Präsident hat vorgestern die Mitglieder der neuen Nicaragua Kanalkommission ernannt, die in den letzten Stunden der abgelaufenen Kongresstagung eingesetzt wurde. Es sind neben den drei Mitgliedern der Kommission vom Jahre 1897, Walker, Hains und Haupt, der Senator Pasco von Florida, die Ingenieure Morrison von Newyork, früher einmal Präsident des Vereins der Civilingenieure, Noble von Chicago, Oberstleutnant Ernst, Professor Burr von der Columbia-Universität und als Handels- und Verkehrsstatistiker Professor Johnson von der Pennsylvania-Universität. Die Kommission ist sich nicht recht klar, was sie mit den für sie ausgeworfenen 1000000 D. anfangen soll. Allerdings wird von ihr verlangt, sie solle sämmtliche möglichen Kanalwege, besonders aber die von Panama und von Nicaragua, untersuchen, und der bedeutende Betrag, der ihr zu Gebote steht, würde mehrjährige Studien an Ort und Stelle rechtfertigen. Nun ist aber, wie man meinen könnte, an Vermessungs- und Vorarbeiten für die Nicaraguastrecke genug geschehen: hat doch erst vor kurzem die Walker'sche Kommission von 1897 Bericht erstattet, die wie die von 1895 und die neueste von 1899 geschaffen wurde, weil der Widerstand, den der Kongress einem durch Staatsmittel gebauten Kanal entgegenstellte, nicht zu brechen war. Es ist bezeichnend für die Art, wie sich das Unternehmen hinschleppt, dass die Walker'sche Kommission nach einem kürzlich veröffentlichten Auszug ihres Berichtes eben die Wege für den Nicaraguakanal vorschlägt, die schon am längsten empfohlen sind, nämlich für die pacifische Seite die Strecke Child's (1850—1952) und für die atlantische die Strecke Lull's (1872—1873). Die Kostenanschläge sind freilich seit der Mitte des Jahrhunderts trotz der Förderung der Technik erheblich gestiegen: Child hatte 31500000 D. ausgerechnet, Lull 66000000 D., Menocal 1885 64000000 D. und 1890 88000000 D., welche Summe die Kommission von 1895 auf 133500000 D. erhöhte, während die Walkerkommission getheilter Ansicht ist und 118—134000000 D. vorsieht. Jedenfalls wird aber die neue Kommission, die ja nur eine Erweiterung der von 1897 ist, in Nicaragua schwerlich weitere ausgedehnte Studien machen. Pläne wie der von Dairien, den Atrato aufwärts, der von der Chiriqui Lagune oder der von Tehuantepec, wofür sich Diaz, Grover Cleveland und der berühmte Ingenieur Eads, der dort eine Schiffseisenbahn bauen wollte, interessirten, können natürlich in mühsamer Arbeit eingehend vermessen werden, aber es ist zu erwarten, dass die Kommission sich beeilen und sich höchstens am Panamakanal den Anschein umfassender Untersuchungen geben wird; denn die Panamagesellschaft wünscht auf das dringendste, ihr Unternehmen auf die Vereinigten Staaten abzuladen, und es scheint, dass sie im Kongress rührige Helfer besitzt. Auch würde man auf den Panamakanal zurückkommen, falls sich mit Nicaragua kein Vergleich erzielen lässt.

Eine recht interessante Mittheilung in der gleichen Angelegenheit weiss auch der „Hamb. Corresp." zu machen. Nach ihm werden einem Mitgliede der neuen Nicaraguakanalkommission, Professor Lewis M. Haupt in Philadelphia, folgende Aeusserungen zugeschrieben:

„Die Einsetzung dieser Kommission ist weiter nichts als ein neues Manöver der verbündeten Gegner, die die Vereinigten Staaten verhindern wollen, sich in den Besitz eines Kanals zwischen dem atlantischen und dem Pacificozean zu bringen. Diese Gegnerschaft ist mächtig und thatkräftig. Da ist zunächst die aus englischen, französischen, deutschen und anderen Ingenieuren zusammengesetzte Kommission, die letztes Jahr hier war, dann die Opposition, die von der Transkontinental-Eisenbahn ausgeht, die die Konkurrenz eines Kanals fürchtet. Ferner sind da die Interessen des Panamakanals. Welch ungeheure Summen dieses Unternehmen verschlungen hat, ist ebenso bekannt wie die Unausführbarkeit. Kein Franzose wird auch nur einen weiteren Pfennig dafür opfern. Doch die Gesellschaft, die jetzt die Anlagen besitzt, kaufte sie für ein Butterbrot und hat alle darauf lastenden Verpflichtungen ausgelöscht. Die Regierung von Columbia bezieht jährlich 100000 D. aus dem Panamaunternehmen und sucht darum zu helfen, dass es weiter geführt wird. Das grosse Hauptziel besteht darin, den Panamakanalbau den Vereinigten Staaten aufzuhalsen, das heisst, letztere bezahlen zu lassen, denn Frankreich wird sicherlich den Kanal besitzen, wenn er jemals gebaut werden sollte. Der stärkste Gegner des Nicaraguakanals ist aber England, das darin eine grosse Gefahr für seinen Handel nach dem Orient erblickt. Der Clayton-Bulwervertrag, dass grösste Hinderniss für den Bau des Nicaraguakanals, wurde im Interesse Englands abgeschlossen. Die neue Kommission besteht aus den fähigsten Männern, doch sie können nur leeres Stroh dreschen. Dieselben Männer waren schon zwei Jahre an Ort und Stelle, und ihre Arbeiten haben viel Geld gekostet. Sie haben einen eingehenden Bericht ausgearbeitet, doch wer hat ihn schon gesehen? Wäre dieser Bericht, wie es sich gebührt, veröffentlicht worden, so würde man im Publikum schon lange wissen, warum der Nicaraguakanal nicht gebaut wird. Die neue Kommission wird wieder nach Nicaragua gehen und sich wieder zwei Jahre dort aufhalten, um dann dieselbe alte Geschichte wieder zu erzählen. Die Gegnerschaft ist eine zu mächtige."

Diese Auslassungen haben begreiflicherweise beträchtliches Aufsehen erregt, weil sie von dem Mitgliede einer Kommission kommen, von der der Präsident der Vereinigten Staaten erwartet, dass sie den Bau des Nicaraguakanals aufs wärmste befürworten wird. Professor Haupt wurde im Staatsdepartement in Washington sofort bedeutet, dass er entweder die ihm zugeschriebenen Aeusserungen in Abrede stellen oder von der Kommission zurücktreten solle.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 5,5 km lange Strecke Meidling-Hauptstrasse-Hauptzollamt (Untere-Wienthallinie der Wiener Stadtbahn) der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 30. Juni d. J. für den Personenverkehr eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 17,54 km lange Strecke Bolkenhain-Merzdorf der königlichen Eisenbahndirektion Breslau, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Eröffnung von Stationen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. ist die zwischen der Haltestelle Pfalzau-Pressbaum und der Station Rekawinkel im Kilometer 22,5 der Linie Wien-Salzburg gelegene Haltestelle Dürrwien für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2674 vom 26. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2699 vom 28. Juni d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheihen der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2705 vom 28. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2716 vom 27. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der „Technischen Vereinbarungen" (Bestimmung über die an den Uebergängen der Personenwagen anzubringenden Schutzvorrichtungen (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2718 vom 27. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Benennung von Einzelheiten des Eisenbahnoberbaues und der Weichensicherungen (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2719 vom 27. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsver-

waltungen, betreffend die Frage der zweckmässigsten Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges und der Spurerweiterungen in Krümmungen (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2722 vom 27. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Uebereinkommen über die Leitung von Gütern über Hilfswege bei Verkehrsstörungen (Anhang VI zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. 2731 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April/Juni d. J. abgegebenen Drucksachen des Vereins (abgesandt am 30. Juni und 1. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Am 5. Juli 1899 wird die Station Neureuth für den gesammten Güterverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 2. Juli 1899. (1805)
Grossh. Generaldirektion.

## 2. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachungen vom 15. Februar und 14. März d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass am 12. August d. J. Abends der Bahnhof Köln-Deutz auch für den Wagenladungsverkehr geschlossen wird, so dass er bis auf weiteres nur noch dem Eilgutverkehr dient. Vom 13. August d. J. ab wird infolge dessen die Annahme und Auslieferung von Wagenladungen, die jetzt auf Bahnhof Köln-Deutz geschieht, ausschliesslich auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen.

Die Maassnahme hat zum Theil Frachterhöhungen im Gefolge, über welche die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Köln, den 1. Juli 1899. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 20. Juli d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1 ein neuer Ausnahmetarif für Rauhkarden (Weberdisteln) bei Aufgabe als Stückgut sowie bei Aufgabe von mindestens 5000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief oder Zahlung der Fracht hierfür von den Stationen Gaisbach-Wartberg, Lungitz und St. Georgen a. d. Gusen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Luckenwalde der königlichen Eisenbahndirektion Halle a/S. in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die vorbezeichneten Stationen Auskunft.

Breslau, den 27. Juni 1899. (1807)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Für die eilgutmässige Beförderung gewisser Lebensmittel zwischen einer Anzahl Stationen der badischen Staatseisenbahnen und der Kaiserstuhlbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Ostschweiz anderseits tritt am 1. Juli l. J. ein ermässigter Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der vom 15. Juni 1898 gültige Ausnahmetarif für frische Beeren, frisches Stein- und Kernobst usw. badische Bahn und Kaiserstuhlbahn - Ostschweiz aufgehoben und ersetzt wird. Der neue Tarif kann von den betheiligten Verwaltungen und von unserem Gütertarifbüreau zum Preis von 40 ₰ bezogen werden.

Karlsruhe, den 27. Juni 1899. (1808)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion.

**Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.**

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem obengenannten Tarife ein Ergänzungsblatt in Kraft, durch welches die Bestimmungen und Gebühren für die Ueberführung von Güter- etc. Sendungen zwischen den Bahnhöfen in Bensheim und den Hauptbahnhöfen in Darmstadt neu geregelt werden. Das Ergänzungsblatt enthält ferner Bestimmungen und Gebühren für die Beförderung von Wagenladungsgütern aus dem Wasserumschlagsverkehre zwischen Station und Hafen in Oberwesel.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Bestimmungen bis zum 15. August d. J. in Kraft.

Mainz, den 27. Juni 1899. (1809)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königl. preuss. und grossh. hess.
Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.**

Vom 10. Juli d. J. ab finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs T für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern auch Anwendung auf die Artikel „Strohstoff und Strohzellstoff."

Hannover, den 30. Juni 1899. (1810)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Infolge Aufhebung der temporären schweizerischen Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Lebensmittel von Romanshorn tr., Buchs tr. und Basel S. C. B. tr. nach Stationen der Westschweiz, vom 1. Mai 1893 werden die auf Seite 33 bis 35 des Tarifes Theil II, Heft 7, Ausnahmetarif für Farinzucker, raffinirten und krystallisirten Zucker, vom 5. April 1895 vorgesehenen Rückvergütungsbeträge vom 1. Oktober 1899 an nicht mehr gewährt.

Karlsruhe, den 28. Juni 1899. (1811)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.**

Vom 5. Juli d. J. an wird für Eilstückgut-Sendungen zwischen Chemnitz und Mitterteich ein Frachtsatz von 4,72 ℳ für 100 kg angewendet, dafern in den Frachtbriefen die Abfertigung über Hof beantragt ist.

Dresden, am 3. Juli 1899. (1812)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7a für Getreide, Oelsamen usw.**

Mit Gültigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 7a für Getreide, Oelsamen usw. der dritte Nachtrag eingeführt. Er enthält Frachtsätze von neu eröffneten Stationen der baltischen, Charkow-Nikolajew-, Ekaterinen-, Kursk-Charkow-Sewastopoler, Moskau-Kasaner, Riga-Oreler, der Südost-, Sysran-Wjasma- und westsibirischen Eisenbahn nach Königsberg i/Pr., Memel und Pillau, ausserdem Berichtigungen und Umbenennungen russischer Stationen. Druckabzüge des Nachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.

Bromberg, den 16. Juni 1899. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.**

Am 5. Juli gelangen von Anklam nach den oberschlesischen Hüttenstationen Ausnahmesätze für Eisenerze etc. zum Hochofenbetriebe unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs 7a des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen und die Auskunftsbüreaus Auskunft.

Breslau, den 30. Juni 1899. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Hirzenhain des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. in den obenbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen werden durch Anstoss von 13 km an die Station Stockheim (Oberhessen) gebildet.

München, den 28. Juni 1899. (1815)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

### Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Burgdorf-Thunbahn an treten im Tarife Theil II, Heft 2, zweite Abtheilung vom 5. Juni 1897 folgende Entfernungen und Taxen an Stelle der seitherigen.

B. Schnitttabelle für die schweizerischen Strecken.

| km | | Cts. | km | | Cts. |
|---|---|---|---|---|---|
| | **Schweizer. Centralbahn.** | | | **Thunerseebahn.** | |
| 127 | Scherzligen | 71 | 150 | Därligen | 86 |
| 125 | Thun | 70 | 131 | Gwatt | 73 |
| | **Jura-Simplonbahn.** | | 146 | Leissigen | 84 |
| 114 | Tägertschi | 64 | 137 | Spiez | 78 |
| 118 | Worb | 66 | | **Bödelibahn.** | |
| 110 | Konolfingen=Stalden | 62 | 159 | Bönigen | 99 |
| 114 | Zäziwil | 64 | 155 | Interlaken=Bahnhof | 91 |
| | **Spiez-Erlenbachbahn.** | | 156 | „ =Oststation | 93 |
| 149 | Erlenbach (Simmenthal) | 87 | | | |
| 147 | Oey=Diemtigen | 85 | | | |
| 142 | Wimmis | 82 | | | |

Auf den gleichen Zeitpunkt werden im Tarife Theil II, Heft 3, zweite Abtheilung vom 1. Juli 1893 die Entfernungen und Frachtsätze der Stationen Konolfingen=Stalden, Thun, Worb und Zäziwil wie folgt ersetzt:

II. Taxen für die Strecken südlich von Basel.

| Kilometer wirkliche | Kilometer Tarif | | Eilgut | Frachtstückgut 1 | Frachtstückgut 2 | A. | B. | I a | I b | II a | II b | III a | III b |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 110 | 110 | Konolfingen=Stalden | 410 | 207 | 169 | 164 | 153 | 131 | 115 | 115 | 98 | 98 | 65 |
| 125 | 125 | Thun | 461 | 233 | 189 | 184 | 172 | 148 | 129 | 129 | 110 | 110 | 73 |

| Kilometer wirkliche | Kilometer Tarif | | Ausnahmetarif Nr. 6. Metalle etc. | 8. Blei | 13. Palmöl etc. | 14. Frachtstückgut a | 14. Frachtstückgut b |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| — | — | Konolfingen=Stalden | 169 | — | — | 207 | 169 |
| — | — | Thun | 189 | 129 | 172 | 233 | 189 |
| 118 | 118 | Worb | 180 | — | — | — | — |
| 114 | 114 | Zäziwil | 174 | — | — | — | — |

Die Namen nachverzeichneter Stationen im letztbezeichneten Tarifhefte ändern sich wie folgt:

Chavornay=Orbe in Chavornay,
Vallorbes „ Valorbe,
Zäziwil=Grosshöchstetten „ Zaziwil.

Karlsruhe, den 28. Juni 1899. (1815 a)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Ersatzblatt für Seite 27 des direkten Tarifs zwischen den französischen Aermelmeerhäfen und Basel vom 1. Januar 1897, enthaltend ermässigte Sätze für Eil- und Stückgut, wird mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab herausgegeben. Kostenfrei.

Strassburg, den 27. Juni 1899. (1816)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

### Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 10. Juli 1899 gelangt im ostdeutsch-österreichischen Verband, Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für Thon und Schieferthon unter den im Ausnahmetarif Nr. 46 enthaltenen Bedingungen ein direkter Frachtsatz von Mittelsteine nach Hruschau K. F. N. B. in Höhe von 55 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 30. Juni 1899. (1817)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

### Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Eiern von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien) nach Paris=Douane und Reuilly.

Mit Gültigkeit vom 5. Juli 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für die Beförderung von Eiern bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg,
b) 10 000 „
für den Frachtbrief und Wagen und Einhaltung der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abtheil. B des österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverbandes, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

| Von | nach Paris= Douane 5 t | Douane 10 t | Reuilly 5 t | Reuilly 10 t |
|---|---|---|---|---|
| | Francs pro 1 000 kg | | | |
| Friedau | 95,05 | 82,15 | 95,00 | 82,10 |
| Littai | 93,45 | 80,55 | 93,40 | 80,50 |
| Marburg | 93,45 | 80,55 | 93,40 | 80,50 |
| Pöltschach | 94,65 | 81,75 | 94,60 | 81,70 |
| Pössnitz | 93,75 | 80,75 | 93,70 | 80,70 |
| Rann | 95,65 | 83,55 | 95,60 | 83,50 |
| Steinbrück | 93,75 | 81,75 | 93,70 | 81,70 |
| Videm-Gurtefeld | 95,05 | 82,95 | 95,00 | 82,90 |

Wien, am 27. Juni 1899. (1818)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Verdingungen.

### Braunschweigische Landes-Eisenbahn.

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von
3 500 Stck. Unterlagsplatten mit Krempe für Stossschwellen,
15 000 „ Unterlagsplatten für Mittelschwellen, für Schienenfussbreite von 90 m/m passend,
40 000 „ unverzinkte Schwellenschrauben (Tirefonds.)

Zeichnungen etc. werden auf Anfordern abgegeben.

Die Angebote sind schriftlich, versiegelt und postfrei mit der Aufschrift: „Unterlagsplatten und Tirefonds“ versehen bis Montag, den 10. Juli 1899, Vorm. 11 Uhr, bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote stattfindet.

Braunschweig, den 27. Juni 1899.
Die Direktion. (1819H&V)

### Verdingung.

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Neubaustrecke Naumburg-Deuben soll in 2 Loosen getrennt oder zusammen vergeben werden. Die einzelnen Loose umfassen die Verlegung von ca. 7 000 bezw. 14 000 m Gleis und das Einbauen von ca. 10 000 bezw. 20 000 cbm Bettungsmaterial. Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 30. d. Mts. ab im Büreau der königlichen Bauabtheilung in Naumburg zur Einsichtnahme aus.

Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 2,40 ℳ ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Ausführung des Oberbaues Naumburg-Deuben“
bis zum 17. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart etwa erschienener Bieter stattfinden wird, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 28 Tage.

Erfurt, im Juni 1899. (1820)
Königliche Eisenbahndirektion.

### Grossh. badische Staatseisenbahnen.

Die Herstellung des Unterbaues der Loose X und XI der Bahnlinie Neustadt-Hüfingen, vorwiegend bestehend in:

| | Loos X | Loos XI |
|---|---|---|
| 1. Erd- und Felsarbeiten | 100 300 cbm | 96 250 cbm |
| 2. Chaussirungsarbeiten | 10 000 qm | 5 300 qm |
| 3. Gleisbettung | 6 000 cbm | 4 000 cbm |
| 4. Bruchsteinmauerwerk | 1 770 „ | 3 200 „ |
| 5. Gewölbmauerwerk | 130 „ | 310 „ |

soll im Wege öffentlichen Ausschreibens vergeben werden.

Angebote auf beide Loose sind spätestens
Freitag, den 14. Juli d. J., Nachmittags 1/26 Uhr,
mit der Aufschrift:
„Angebot für den Bau der Linie Neustadt-Hüfingen“
verschlossen und frankirt auf dem diesseitigen Geschäftszimmer einzureichen.

Bedingnissheft sowie Formulare für den Verdingungsanschlag sind gegen Erstattung der Selbstkosten auf unserer Kanzlei in Empfang zu nehmen, wo-

selbst auch die Pläne zur Einsicht aufliegen. (1821)
Die Zuschlagsfrist beträgt 3 Wochen.
Neustadt i/Schwarzw., 28. Juni 1899.
Grossh. Eisenbahnbauinspektion.

Verdingung von 380 000 kg rohem Rüböl und 255 000 kg gereinigtem Rüböl in je 6 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit der Aufschrift „Angebot auf Rüböl" bis zum 18. Juli d. J., Nachmittags 1 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 422 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. August 1899.
Berlin, den 30. Juni 1899. (1822)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge auf Bahnhof Goldap soll vergeben werden. Bedingungen sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ. in Baar von der unterzeichneten Inspektion zu beziehen. Angebote mit der Aufschrift Drehscheibe Goldap sind bis zum 22. Juli d. J., Mittags 12 Uhr, einzusenden.
Insterburg, den 30. Juni 1899. (1823)
Königl. Eisenb.-Maschinen-Insp.

Die Arbeiten und Lieferungen zur schlüsselfertigen Herstellung eines Betriebsinspektionsgebäudes nebst Stall- und Abortgebäude, sowie Müllgrube in Berent sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.
Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige, gebührenfreie Einsendung von 4 ℳ. von derselben bezogen werden.
Die mit der Aufschrift: „Angebot für die Errichtung eines Inspektionsgebäudes in Berent" versehenen Angebote sind bis zum 17. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.
Danzig, den 29. Juni 1899. (J1824)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für das II. Gleis über den Klonitzkanal (Stützweite 29,50 m) in Station 4,0 + 14 der Strecke Kandrzin-Deutsch-Rasselwitz (rund 49,6 t Flusseisen, 0,4 t Flussstahl und 2,1 t Flussstahlguss) soll öffentlich vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Büreau, Zimmer 99 zur Einsicht aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 7 ℳ. in baar für die Zeichnungen und 0,50 ℳ. für die Bedingungen von dort bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 15. Juli, Vorm. 11 Uhr, zu welcher Zeit Eröffnung der eingegangenen Angebote im Beisein der etwa erschienenen Bieter stattfindet, postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Kattowitz, den 1. Juli 1899. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung**
der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen, Wegeunterführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Gandersheim nach Düngen im Loose 2 (95 500 cbm Bodenbewegung, 41 400 qm Böschungsflächen, 298 cbm Beton, 868 qm Spundwände, 2 351 cbm Bruchsteinmauerwerk und 211 cbm Werksteine).
Termin: Freitag, den 21. Juli 1899, Vormittags 11½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Elze (Hannover), Fluthstrasse 18. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze, nur von der Letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Hannover, den 27. Juni 1899. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**
Wir haben die Lieferung unseres Bedarfes bis Ende 1902 von
3 600 m Plüsch roth für I. Klasse,
5 200 „ „ braun „ II. „
öffentlich zu verdingen.
Angebote sind, schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 20. Juli 1899"
versehen bis spätestens
Donnerstag, den 20. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.
Die Muster liegen in unserem Versteigerungsraum auf. Eine Zusendung derselben findet nicht statt.
Der Zuschlagstermin ist auf 1. September 1899 festgesetzt.
Karlsruhe, 27. Juni 1899. (1827)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**
Voranzeige.
Im Laufe dieses Monats kommen die Böschungs- etc. und Maurerarbeiten für die Theilstrecke Wildpark-Wustermark in 2 Loosen zur Ausschreibung. Es handelt sich um rund 270 000 bezw. 170 000 cbm Erdförderung mit langen Transporten und um rund 4 800 bezw. 2 600 cbm Beton-, Grund- etc. Mauerwerk. Das Mauerwerk soll im wesentlichen in diesem Jahre, die Erdarbeiten bis 1. September bezw. 1. August 1900 fertiggestellt werden. Da für die Berechnung der Angebotspreise nur eine sehr kurze Frist gegeben werden kann, so wird auf der unterzeichneten Bauabtheilung vom 10. d. Mts. ab mündliche Auskunft über Trasse, Bauwerke, Lieferungen und Bedingungen ertheilt.
Potsdam, den 1. Juli 1899. (1828)
Wildpark, Victoriastr. 52.
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Die Ausführung der Erdarbeiten für die Anlage besonderer Vorortgleise auf der Strecke von Berlin bis Erkner zwischen Kilometer 10,0 und 20,0 der schlesischen Strecke etwa 23 000 cbm Bodenbewegung aus den Einschnitten und 177 000 cbm Bodenbewegung aus der Seitenentnahme und 63 000 qm Bekleidung der Böschungsflächen soll öffentlich vergeben werden.
Angebote sind bis Sonnabend, den 15. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W, Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.
Angebotshefte sind in unserem Centralbüreau Zimmer 422 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Die Zeichnungen liegen zur Einsichtnahme im technischen Büreau Zimmer 348 aus und sind nicht käuflich.
Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Berlin, den 1. Juli 1899. (1829)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Verkauf von Altmaterialien.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**
Mittwoch, den 19. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr,
beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und den Werkstätten zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter 40 Stationsglocken mit Schwengel und Trägern, 2 Schiebebühnen, 4 Drehscheiben und verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken.
Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.
Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.
Karlsruhe, den 30. Juni 1899. (1830)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

## 5. Vermischte Bekanntmachungen.

**Niederländische Staatseisenbahnen.**
Verkauf von ausrangirten Wagen und Radsätzen.
7 Personenwagen III. Klasse, 2 Bahnpostwagen, 1 Personenwagen I. u. II. Klasse, 7 Gepäckwagen, 16 bedeckte u. 2 offene Güterwagen, 1 Plattformwagen, nebst 103 Radsätzen für Wagen, 1 für Tender u. 2 für Maschinen sollen durch öffentliche Submission verkauft werden. (1831D.&Co.)
Verkaufsbedingungen sind auf postfreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- u. Wagenverwaltung) in Utrecht unentgeltlich zu erhalten. Die Submissionszettel müssen bis zum 24. Juli 1899, Vormittags 12 Uhr, an die Adresse der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen, Centraler Dienst V. Abtheilung, eingereicht sein.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 51. 8. Juli 1899. XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



## Die Kleinbahnen in Oesterreich.

Die „Kleinbahnen“ sind ein Begriff, der sich erst im letzten Jahrzehnt herausgearbeitet hat. In Preussen hat das Gesetz vom 28. Juli 1892 die rechtliche Stellung dieser „Bahnen unterster Ordnung“, wie man sie anfänglich nennen wollte, die aber bei ihrer rein lokalen Bedeutung doch von hervorragender Wichtigkeit sind, geregelt, da sich herausstellte, dass das Eisenbahngesetz von 1838 unmöglich mehr auf diese wesentlich anderen, modernen Verhältnissen entsprossenen Verkehrsmittel Anwendung finden konnte. Seither ist in Preussen, theils durch private Unternehmungen, theils durch Beihilfe der Gemeinden, Kreise, Provinzen und des Staates bereits ein sehr ansehnliches Netz von Kleinbahnen geschaffen, die zur Erschliessung bisher von der Eisenbahn abseits gelegener Landstriche und als Saugadern für den grossen Verkehr segensreich wirken. In Oesterreich ist man erst später zu einer juristischen Regelung dieses Gebietes gekommen und thatsächlich im Bau namentlich von ländlichen Kleinbahnen noch sehr zurück. Nachdem aber, wesentlich mit durch den neuerlichen Uebergang zum Staatsbahnsystem und das festere Eingreifen der Staatsgewalt, auch auf dem Eisenbahngebiete in Oesterreich bessere Grundlagen geschaffen und ein konsequenteres, organisches Vorgehen mit Vermeidung früherer schwerer Missbräuche ermöglicht worden, dürfte nunmehr eine raschere und gedeihlichere Entwickelung bevorstehen, wenn ungünstige politische und wirthschaftliche Verhältnisse nicht allzu störend sich geltend machen.

Das in diesen Blättern schon wiederholt rühmend erwähnte grosse Kaiser-Jubiläumswerk: „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“, herausgegeben vom österreichischen Eisenbahnbeamten-Verein (Verlag von Karl Prochaska, Wien, Leipzig, Teschen), bringt nun eine, auch als Sonderabdruck erschienene lehrreiche Studie über die Kleinbahnen in Oesterreich von F. R. Engel, Inspektor der österreichischen Nordwestbahn. Bei der Neuheit dieser Einrichtung hat sie als solche allerdings in Oesterreich streng genommen kaum eine gesonderte „Geschichte“, es beschränkt sich diese mehr auf die Strassen-, Berg- usw. Bahnen, welche, an sich älteren Bestandes, kürzlich dem Kleinbahngesetz unterstellt worden sind. Jedenfalls bietet die Engel'sche Arbeit zur Kenntniss dieser Dinge, und besonders zu der vielverschlungenen, aber oft wenig erfreulichen Entwickelung der Wiener Trambahn, die natürlich am eingehendsten berücksichtigt ist, sehr interessantes Material.

Den Begriff der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) brachte in die österreichische Gesetzgebung das Gesetz vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung, dessen Abschnitt B eine gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens durchführte. Die Definition der Kleinbahnen umfasst jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Lokalbahnen, welche für den allgemeinen Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (normal- oder schmalspurige Zweigbahnen, Strassenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betrieb, anderen mechanischen Motoren oder animalischer Kraft, Seilbahnen usw.). „Insbesondere sind Kleinbahnen — so heisst es im Gesetz — in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, sowie alle Bahnen, welche nicht mit Dampf betrieben werden.“*) Unter der Unbestimmtheit elementarer Rechtsverhältnisse hatte die bedeutendste Gruppe der Bahnen niederster Ordnung, die Strassenbahnen (Tramways), seit ihrem Bestande zu leiden, und die Geschichte fast jeder einzelnen der älteren Strassenbahnen ist angefüllt mit Rechts- und Kompetenzstreitigkeiten. Die Bewilligung zur Herstellung von Pferde-Eisenbahnen auf gewöhnlichen Strassen- oder „Hipposidirbahnen“, welchen schönen Namen sie seinerzeit trugen, erfolgte früher lediglich auf Grundlage der Allerhöchsten Entschliessung vom 25. Februar 1859. Es wurde nämlich für die Anlage solcher Bahnen ein eigenes Konzessionsgesetz nicht für nöthig erachtet, der Handelsminister jedoch ermächtigt, vorkommendenfalls solche Unternehmungen

*) Anm. d. Schriftl.: Fast wörtlich mit der Begriffsbestimmung des preussischen Kleinbahngesetzes übereinstimmend.

versuchsweise zu gestatten. Hierbei war aber ausdrücklich bemerkt, dass jedes Privatrecht und jeder Privatanspruch vollkommen unbeschädigt zu bleiben habe, somit auch eine zwangsweise Enteignung nicht stattfinden dürfe, dass keinerlei Entschädigungs- oder Garantieanspruch an das Staatsärar zu bewilligen sei usw. Die wirkliche Ausführung einer Pferde-Eisenbahn müsse dem Einverständnisse der Unternehmer mit den Eigenthümern der betreffenden Strassen anheimgestellt bleiben. In ähnlicher Weise wurde das Handelsministerium zur Konzessionirung einer zweiten Art von Kleinbahnen, der Zahnradbahnen, ermächtigt. Später ward durch das Gesetz vom 18. Februar 1878 bestimmt, dass auch einer Pferde-Eisenbahnunternehmung ein Enteignungsrecht zugestanden werden könne, wenn seitens der staatlichen Verwaltungsbehörde die Gemeinnützigkeit des Unternehmens anerkannt wird. Schon im Jahre 1884 wollte die Regierung ihre Absicht, das Lokalbahngesetz auf die Tramways auszudehnen, verwirklichen; der Versuch scheiterte wie ein ähnlicher 1886. Erst durch das erwähnte Gesetz vom 31. Dezember 1894 wurden die Kleinbahnen für eine durch ihre untergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr charakterisirte Unterart der Lokalbahnen erklärt, „die sohin bezüglich ihrer Rechtsverhältnisse unter Bedachtnahme auf ihre spezifischen Eigenthümlichkeiten, im übrigen aber in gleicher Weise wie die Lokalbahnen zu behandeln sind." Dementsprechend finden die Bestimmungen des Lokalbahngesetzes auf sie unter Beschränkungen Anwendung, die in dem genannten Gesetze ausdrücklich angeführt werden. Die staatliche Einflussnahme auf den Bau und Betrieb von Kleinbahnen hat sich lediglich zu beschränken: 1. auf die Genehmigung der allgemeinen Anlage und Linienführung der Bahn; 2. auf die Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten; 3. auf den Schutz der Bahnanrainer und sonstigen Interessenten vor Feuersgefahr und sonstigen Beschädigungen infolge der Anlage und des Betriebes.

Die Kleinbahnen sind nur in dem Maasse, als es ihre Betriebseinrichtungen zulassen, zu Leistungen zu Gunsten der Militärverwaltung verpflichtet, im übrigen aber von allen unentgeltlichen Leistungen für öffentliche Zwecke (d. i. Post- und Telegraphenwesen, Polizei, Finanzwache usw.) befreit, mit Ausnahme der unentgeltlichen Beförderung der Staatsaufsichtsorgane im Dienst.*) Das freie Tarifbestimmungsrecht ist nur durch den Vorbehalt der Staatsregierung beschränkt, die Tarife — nach Anhörung der Unternehmung — herabzusetzen, wenn die Bahn durch drei aufeinanderfolgende Jahre das nicht durch Prioritätsobligationen beschaffte Anlagekapital zu 6 % verzinst hat. Die Steuerbefreiung von Kleinbahnen ist regelmässig auf 15 Jahre beschränkt, kann aber bis zu 25 Jahren ausgedehnt werden. Die an Stelle des Fahrkartenstempels bei Lokalbahnen von Fall zu Fall einzuräumende Begünstigung der 3 % Gebühr wurde bei Kleinbahnen auf 1 % des Fahrpreises herabgesetzt. Die Regierung ist überdies ermächtigt, auf das staatliche Einlösungs- und Heimfallsrecht zu verzichten. Dieser Verzicht ist autonomen Körperschaften gegenüber ohne weiteres gewährleistet.

Die unter der Bezeichnung „Kleinbahnen" zusammengefassten Unternehmungen, soweit sie dem öffentlichen Verkehre dienen, scheiden sich nach der Art der Anlage und des Betriebes in die Gruppen: Strassenbahnen (Tramways), die wieder in jene mit Pferde- oder Motorenbetrieb (Dampftramways, elektrische Strassenbahnen usw.) sich gliedern, Zahnradbahnen, Drahtseilbahnen und in die besondere Gruppe der elektrisch betriebenen Eisenbahnen, die sich von den elektrischen Strassenbahnen durch die Art ihrer Anlage unterscheiden.

Die erste Strassenbahn in Oesterreich ward im Herbst 1864 nur zögernd von der Wiener Gemeindeverwaltung beschlossen; „probeweise" wurde die Linie Schottenring-Hernals konzessionirt und am 4. Oktober 1865 eröffnet; der 1866 er Krieg brachte neue Hemmungen; von 1867/68 an jedoch ging es wenigstens in Wien flott voran, soweit die alsbald entstandenen Streitigkeiten zwischen der Gemeinde und der Tramwaygesellschaft und der Statthalterei das gestatteten. Ende 1870 waren 21,8 km der Wiener Tramway ausgebaut, aber mit maassloser Verschwendung dafür 5000000 fl. verbraucht, also für das Kilometer rund 230000 fl. Es ist hier nicht der Platz, auf die Entwickelungs- und Leidensgeschichte der Wiener Tramway, die schwere Missbräuche namentlich auch der finanziellen Spekulation aufweist, näher einzugehen. Es mag nur erwähnt sein, wie wiederholt einige grosse Bankiers die Aktien aufkauften und dann der Direktion die Haltung strikte vorschrieben. Um den beabsichtigten Kursgewinn zu erzielen, durften keine besonderen Investitionen vorgenommen, keine Reformen eingeführt werden, selbst dann nicht, als der Gemeinderath anfing, sie energisch zu fordern und mit Gewaltsmaassregeln zu drohen. Andererseits hat man, namentlich in neuerer Zeit, seitens der Wiener Gemeindevertretung der Tramway wiederholt wenig Verständniss und Wohlwollen gezeigt. Die Statthalterei hat verschiedentlich von ihrem Tarifoberhoheitsrechte zur Herabsetzung der Tarife Gebrauch machen müssen; wegen der schlechten Bezahlung und Ueberanstrengung der Bediensteten kam Ostern 1889 ein grosser Streik zum Ausbruch, bei dem die Bediensteten in kurzer Zeit fast alle ihre Forderungen durchsetzten. Und den höchsten Unwillen des fahrenden Publikums erzeugte es, als 1893 eine tief einschneidende Beschränkung des Verkehres auf den gesellschaftlichen Linien vorgenommen wurde. Da schaffte endlich der Statthalter von Niederösterreich, Graf Kielmannsegg, im Mai 1895 energisch Ordnung. Der Gesellschaft wurde einfach mit der Entziehung der Konzession gedroht, wenn sie nicht die verlangte Vermehrung der Fahrten und die Verlängerung der täglichen Betriebsdauer durchführen würde. Die Wiener Tramwaygesellschaft ergriff den Rekurs an den Verwaltungsgerichtshof. Dieser aber erkannte in seinem Votum vom 13. April 1897 endgültig dahin, dass die Pferdebahnen unter das Eisenbahngesetz fallen, dass also die Statthalterei mit ihrer Anordnung im Rechte war. Hiermit war ein alter Streit endgültig und grundsätzlich ausgetragen, eine wichtige, das öffentliche Interesse lebhaft berührende Frage für immer aus der Welt geschafft und eine wesentliche Klärung der Lage für die Zukunft herbeigeführt.

Als die Wogen der Gründerzeit hoch gingen, wurde 1871 ein Parallelunternehmen, die Vororte- oder Neue Wiener Tramwaygesellschaft, gegründet. Aus den Daten beider Gesellschaften ergibt sich, dass bei einer vereinigten Streckenlänge von rund 111 km auf je 100000 Einwohner in Wien eine Länge von etwa 7 km Tramway entfallen. Das ist verhältnissmässig unbefriedigend. In Berlin, wo noch die Wien fehlende Stadtbahn mit ihrem Riesenverkehre in Anschlag kommt, ergibt sich an Trambahnen ungefähr die Hälfte mehr, nämlich 11,48 km auf 100000 Einwohner; in dem im Vergleich zu Wien so mächtig aufstrebenden Budapest ist das Verhältniss 21 km; in Hamburg 19,3 km, in Köln 15,9 km, in München und Dresden je 10 km, in Frankfurt a/M. 19,2 km usw. In Wien ist also noch weiter Spielraum für Entwickelung der Strassenbahnen vorhanden. Die nunmehr durch den neuen Tramwayvertrag mit Siemens & Halske gesicherte Vergrösserung des Netzes von 80 auf 200 km wird dann einem Satze von 15,3 km auf je 100000 Einwohner entsprechen.

Ausser Wien besassen 1896 in Oesterreich folgende Städte Pferde- bezw. elektrische Strassenbahnen: Prag seit 1875, Triest seit 1876, Lemberg seit 1880, Graz seit 1878, Krakau seit 1882, Linz-Urfahr seit 1880, Salzburg seit 1892, Klagenfurt seit 1891, ferner Czernowitz, Reichenberg, Gablonz, Teplitz, Bielitz, Gmunden, Baden, Mödling, Pilsen usw. Strassenbahnen mit Dampfbetrieb (Dampftramways) vertheilen sich 1896 in Oesterreich auf sieben Unternehmungen mit zusammen 138 km: Brünner Lokaleisenbahngesellschaft; Privoz-Mährisch-Ostrau-Witkowitz; Linien der Dampftramwaygesellschaft vormals

---

*) Anm. d. Schriftl.: Das preussische Gesetz legt den Kleinbahnen bestimmte Verpflichtungen zu Gunsten der Postverwaltung gegen mässigen Entgelt auf.

Krauss & Co.; Neue Wiener Tramway bezw. Kahlenbergbahn; Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft; Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahn; Lokalbahn Innsbruck-Hall. Die erste Dampftramway in Oesterreich war die Linie von Hietzing nach Perchtoldsdorf, welche 1883 eröffnet wurde. In demselben Jahre wurde auch in der Umgebung Wiens die erste elektrische Bahn Oesterreichs in Betrieb gesetzt, die von der Südbahngesellschaft erbaute schmalspurige Bahn von Mödling in die Brühl, den beliebten Ausflugsort der Wiener. Zwei Jahre früher war, nebenbei bemerkt, bei Berlin die erste elektrisch betriebene Eisenbahn vom Berlin-Anhalter Bahnhofe in Lichterfelde zum Kadettenhause daselbst eröffnet worden.

Die in Oesterreich betriebenen Zahnradbahnen dienen, mit Ausnahme der Eisenerz-Vordernberger Lokalbahn, dem Turistenverkehre. Die erste war 1874 die auf den Kahlenberg bei Wien, welche drei Jahre nach der ersten Zahnradbahn in Europa, der Rigibahn, entstand; sie ist normalspurig und zweigleisig; ausserdem standen Ende 1896 in Oesterreich noch drei schmalspurige Zahnradbahnen in Betrieb: die Gaisbergbahn, die Achenseebahn und die Schafbergbahn. Als elektrische Bahnen sind neben den oben erwähnten noch aufzuzählen: die von Prag nach Bubentsch und von Prag nach Vysocan, Baden-Helenenthal und Baden-Vöslau, Bielitz-Zigeunerwald, Gmunden-Station - Gmunden - Stadt, Lemberger Strassenbahn, Mödling-Hinterbrühl, Teplitz - Eichwald; im ganzen acht verschiedene Unternehmungen dieser Art. Ende des Jahres 1896 waren in Oesterreich 2 680 000 fl. in elektrischen Bahnen angelegt mit einer Gesammtlänge von 43,6 km. Es ist bekannt, dass gerade erst in den letzten Jahren der elektrische Bahnbau einen ungewöhnlichen Aufschwung genommen hat; vielleicht hätte Engel bei seiner Darstellung noch jüngere Daten aus den Jahren 1897 und 1898 angeben können.

Drahtseilbahnen in Oesterreich zählt Engel vier mit zusammen noch nicht 1 km Länge auf*), ferner verzeichnet er die den besonderen Zwecken der Industrie dienenden Schleppbahnen (Industriebahnen) mit 1 135 km seit Ende 1896.

Besonderes Interesse verdient in der Engel'schen Arbeit die Darstellung der Bestrebungen, an Stelle von Pferden mechanische Motoren zur Einführung zu bringen, und die ziemlich erschöpfende Schilderung der verschiedenen Motoren und Versuche. Engel hält Wien „mit seinen zahlreichen Bodenwellen und Thalfurchen zum elektrischen Betriebe geradezu prädestinirt". In dieser Beziehung vollzieht sich seit 1897 die Umformung: doch ersetzt die Elektrizität erst mit 17,6 % das Pferd. Die Versuche mit Dampfmotoren haben in Wien selbst keinen Erfolg gehabt, wohl aber nimmt der Dampfbetrieb im Vorort- und Aussenverkehre ungefähr den vierten Theil der Leistung in Anspruch.

*) Anm. der Schriftl.: Die im Jahre 1873 eröffnete Drahtseilbahn auf den Kahlenberg bei Wien wurde bekanntlich einige Jahre später wegen zu grosser Betriebsgefährlichkeit wieder abgebrochen.

Das Bedürfniss nach einer gesetzlichen Regelung des Kleinbahnwesens wird nicht überall empfunden. So ist z. B. auf die wiederholte Anregung im bayerischen Landtage, ein Kleinbahngesetz und eine Förderung der Kleinbahnen wie in Preussen zu schaffen, von der bayerischen Staatsbahnverwaltung geantwortet worden, dass das nicht nöthig sei, da mit den bayerischen Lokalbahnen dieselben Zwecke erreicht werden könnten und würden. Jedenfalls hat auf diesem Gebiete Oesterreich noch viel nachzuholen, mehr noch auf dem der Kleinbahnen für ländliche und industrielle Zwecke, als auf dem der nur dem Personenverkehre dienenden Strassenbahnen. So kommt auch Engel zu dem Schlusse:

„Der vorliegende Ueberblick über das Kleinbahnwesen Oesterreichs lässt erkennen, dass wir hier ein Gebiet beleuchtet haben, das erst am Beginne seiner Entfaltung steht. Das, was unser Vaterland bisher an Kleinbahnen aufzuweisen hat, kann unmöglich den immer steigenden Verkehrsbedürfnissen entsprechen, und dem privaten Unternehmungsgeiste steht hier ein dankbares Feld offen. Ein Vergleich Oesterreichs mit anderen Ländern zeigt deutlich, wie viel es hier einzubringen gilt, und die Thatsache, dass Ungarns Lokal- und Kleinbahnen beinahe die doppelte Länge der österreichischen erreichen, ist markant genug, als dass es noch weiterer Hinweise bedürfen würde." Mit Befriedigung glaubt der Verfasser indess überall den Durchbruch eines regeren Schaffungsgeistes feststellen zu dürfen; er hebt den im Gange befindlichen Bau elektrischer Bahnen auch in Provinzstädten und auf dem flachen Lande hervor, und man kann nur hoffen, dass sein Wunsch sich nicht als allzu optimistisch erweise, wonach zu erwarten stände, dass „bald jedes Gemeinwesen, jeder Ort in das grosse Getriebe der Eisenbahnverkehrswege eingeschaltet sein werde, dass jedes Fabriketablissement, ja jeder Meierhof seine Kleinbahn erhalte, welche ihn an das grosse Schienennetz anschliesst, das seine Zweige in alle Welt hinaussendet, ihn an den Weltverkehr anschliesst."

O. B.

---

# Vorort- und Stadtschnellverkehr in England.

Die folgenden Ausführungen entstammen amerikanischer Feder; sie sind der „Electrical World" entnommen. Es spiegelt sich in ihnen zwar ein gewisses Selbstgefühl des Amerikaners wieder, der über englische Verhältnisse berichtet; andererseits ersieht man aus ihnen, dass auf dem gepriesenen Insellande nicht durchweg fortschrittliche Ideen den Gang der Dinge beherrschen. In der Frage des örtlichen Schnellverkehres hat der Amerikaner den Engländer trotz London und Glasgow überholt.

Aber die Wichtigkeit dieser Frage wird neuerdings auch in England richtig gewürdigt. Die Bedeutung einer geregelten Beförderung grosser Menschenmengen zwischen Stadt und Vororten oder zwischen benachbarten Städten, und zwar mit thunlichst grosser Geschwindigkeit und den Anforderungen des Verkehres entsprechender Häufigkeit der Fahrgelegenheiten, wird zutreffend gewürdigt.

Der Unterschied in der Behandlung dieser Frage ist auf abweichende Anforderungen theils gesellschaftlicher, theils technischer Natur und auch auf Eigenthümlichkeiten nationalen Charakters zurückzuführen. In Amerika ist die Frage systematisch und natürlich gelöst worden; für das Wachsthum grosser Städte wird rechtzeitig durch entsprechende Erweiterung und zweckmässige Organisation der Beförderungsmittel nach Maassgabe dieses Wachsthums Rechnung getragen. In dieser Richtung ist bezeichnend, wie in Amerika elektrische Strassenbahnen, leichte Vorortbahnen und Hochbahnen in Städten geplant und technisch durchgeführt werden. Der Reichthum Amerikas an solchen Verkehrsmitteln steht im Gegensatze zu deren geringer Zahl in England, und wie sorgfältig und gründlich man sich drüben mit der Frage beschäftigt hat, erhellt nicht nur aus den Einzelheiten, welche Linienführung und Bau betreffen, sondern auch aus der grossen Ausdehnung dieser Bahnen.

Die wenigen elektrisch betriebenen Bahnen Englands stehen hinsichtlich der Güte des Materials und der Ausführung gewiss nicht hinter den amerikanischen zurück, andererseits müsse aber, so meint unser Gewährsmann, zugegeben werden, dass England hinsichtlich der Verkehrsmittel in den dichten Be-

völkerungsmittelpunkten, wenn man deren Entwickelung unter dem Gesichtswinkel der Bevölkerungszunahme betrachtet, im ganzen genommen nur halbcivilisirt genannt werden könne, von Englands Haupteisenbahnsystem natürlich abgesehen, das wohl als das beste der Welt bezeichnet werden dürfe.

Die Enttäuschung, der der Amerikaner bei seinem ersten Besuch in England über diesen Mangel Ausdruck zu geben pflege, sei nicht minder erklärlich, als die Verwunderung des Engländers über den umgekehrten Zustand in Amerika.

Was den Strassenverkehr anlangt, so vermisse man bei den englischen Einrichtungen zwei Haupteigenschaften eines guten Schnellverkehrsmittels; es fehle an geeigneter Organisation und an genügender Fahrgeschwindigkeit. Beim Omnibusdienst könne man von weitausschauender Organisation nicht sprechen und überall, wo das Pferd die Zugkraft liefert, ist weder rasches Anfahren noch beträchtliche Geschwindigkeit zu ermöglichen. Man hat vom Betriebsstandpunkte aus auf häufigen und fahrplanmässigen Verkehr der Fahrzeuge zwischen im voraus bestimmten Haltestellen Gewicht zu legen; der Schnellverkehr setzt mechanische Triebkraft voraus, die es ermöglicht, eine grosse Geschwindigkeit zwischen nicht weit von einander entfernten Haltestellen herzustellen. Den Omnibussen und Strassenbahnen Englands gehen diese Eigenschaften gänzlich ab, aber auch bei den Hauptverkehrsadern sind sie nicht ausreichend entwickelt.

Der gewöhnliche Dampfeisenbahnzug der Londoner Vorortbahnen und auch der Untergrundbahnen passt sich den grundlegenden Erfordernissen des Schnellverkehres nur in sehr mangelhafter Weise an. Die ungeheure Last, die von der Lokomotive in Bewegung gesetzt werden soll, macht es fast ganz unmöglich und immer sehr kostspielig, die zum schnellen Anfahren erforderliche Kraftmenge vorräthig zu halten, und man ist daher bei solchen Eisenbahnen vor die Wahl eines von zwei Uebeln gestellt, nämlich die Zahl der Haltestellen ungebührlich zu beschränken, oder die mittlere Geschwindigkeit niedrig zu halten. Weder das eine noch das andere entspricht den Anforderungen eines ordnungsmässigen Verkehrsdienstes. Was noth thut überall, gleichviel, ob es sich um Strassen-, Vorort- oder Stadtbahnen handelt — ob Hoch- oder Untergrundbahnen kommt dabei vollends nicht in Betracht — ist: ein häufiger Umlauf von Beförderungsmitteln, deren jedes mit verhältnissmässig grosser Geschwindigkeit zwischen einer Reihe von Haltestellen fährt, die bedeutend näher an einander liegen, als bei den englischen Vorortbahnen und selbst bei der inneren Ringbahn Londons der Fall ist. Dieser Forderung kann aber nach Ansicht des Amerikaners weder durch Fahrmittel genügt werden, die frei ohne Schienenbahn verkehren, noch durch mechanisch getriebene Fahrmittel, deren Triebkraft in ihnen selbst untergebracht ist. Er bezeichnet mit anderen Worten nach dem heutigen Stande der Wissenschaft als die einzige durchführbare Lösung des Problems die Einführung solcher Verkehrsmittel, die ununterbrochen von aussen mit Kraft versehen werden; denn nur in solchen Fahrmitteln scheine ein passendes Verhältniss zwischen der wirksamen Kraft und der zu bewegenden Masse erreichbar. Also stelle der elektrische Betrieb das einzige Mittel zur Lösung der Schnellverkehrsfrage in Städten und zwischen benachbarten Städten dar; das habe man in Amerika richtig erkannt und handele danach. In Anbetracht, dass beschleunigtes und häufiges Fahren Hauptmomente im Schnellverkehr sind, erscheine es auch zweifelhaft, ob bei den elektrischen Bahnen, die jetzt in England und besonders in London gebaut werden, die Zuglängeneinheit nicht etwa zu gross gewählt sei und ob dort das Motorwagensystem nicht dem Lokomotiv- und Zugsystem vorzuziehen wäre. Jedenfalls hat der Betrieb mit Motorwagen den Vorzug, dass er je nach den Bedürfnissen, den Streckenlängen und der Zeit Fahrten ebenso gut mit längeren und kürzeren Zügen, als mit Einzelwagen und dadurch zu Zeiten geringen Verkehres eine beträchtliche Verminderung der Betriebskosten zulässt. Er hat sich auf den ein Netz von 145 km umfassenden elektrischen Hochbahnen in Chicago, und bei der elektrischen Bahn mit oberirdischer Stromzuführung in Liverpool bewährt. Andererseits scheint es, dass das Lokomotivsystem bei der City- und Südlondonbahn nicht erfolgreich gewesen ist, obgleich die zu seinen Ungunsten vorgebrachten Gründe zur grundsätzlichen Verurtheilung nicht ausreichen. Zu einer richtigen, objektiven Beurtheilung der Vorzüge beider Betriebsarten wird man ohne Zweifel erst gelangen, wenn die Betriebsergebnisse der gegenwärtig in London noch im Bau begriffenen Untergrundbahnen für eine Reihe von Jahren vorliegen werden. Km.

---

## Aus dem württembergischen Landtage.

Abermals liegt aus Süddeutschland eine hochbedeutsame Kundgebung in der Angelegenheit der Betriebsgemeinschaft vor. Bei der Berathung des Eisenbahnetats wurde sie am 3. d. Mts. in der württembergischen Kammer der Standesherren eingehend erörtert. Der Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg, welcher zugleich Berichterstatter über den Eisenbahnetat war, ging von der beabsichtigten Tarifvereinbarung zwischen den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen aus und entwickelte in ausführlicher Rede seine Anschauungen über die Nothwendigkeit einer grösseren Vereinheitlichnng der deutschen Eisenbahnen überhaupt. Sowohl volkswirthschaftliche als finanzielle Gründe drängten hierzu. Württemberg sei jetzt der höchstbesteuerte Staat Deutschlands. Die Verkehrsanstalten seien eine Waffe in dem Konkurrenzkampfe der Völker, wie Deutschland auf den Meeren als Einheit dastehe, so müsse es auch auf dem Gebiete der Eisenbahnen sein, der Verkehr dürfe sich nicht, wie jetzt, an den Grenzen der deutschen Einzelstaaten stossen. Die Abhilfe müsse in einer einheitlichen Leitung liegen. Er könne nicht finden, dass damit eine irgend nennenswerthe Verringerung der Selbständigkeit verbunden sei. So gut wie England überhaupt keine Staatsbahnen habe, könne man einen einzelnen Verwaltungszweig einer Gemeinschaft oder einem anderen Staate übertragen, ohne dass das für die Staatshoheit von irgend welcher Bedeutung sei. Die gegen die Gemeinschaft mit Preussen aus dem Gesichtspunkte erhobenen Bedenken, dass dieses seine Eisenbahnen zu fiskalisch verwalte, könne er nicht theilen. Auch Preussen werde mehr noch, als bisher, die volkswirthschaftliche Bedeutung der Bahnen zu würdigen wissen. Ueber die Form der Gemeinschaft wolle er sich nicht äussern. Je früher aber eine Vereinigung in der Eisenbahnverwaltung, sei es mit Preussen, sei es im ganzen Reiche, stattfinde, desto besser sei es.

Ministerpräsident von Mittnacht erwiderte ebenfalls sehr ausführlich, kam auf seine früheren Erklärungen, wonach man einen Eintritt in die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft nicht beabsichtige, zurück und sprach sich dahin aus, dass ihm ein Reichsgesetz höchst wünschenswerth erscheine, durch das die übelen Erscheinungen des Wettbewerbes unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen beseitigt würden.

Auch durch freie Vereinbarungen könne die Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens noch mehr gepflegt werden. Sollte es sich aber im Interesse des allgemeinen Verkehres, also aller deutschen Staaten, als unbedingt nothwendig herausstellen, die Leitung des ganzen deutschen Eisenbahnwesens in eine Hand zu legen, so halte er allerdings nur das Reich hierzu berufen und nicht die preussisch-hessische Betriebsgemeinschaft. Nach ihm sprach sich auch der Fürst zu Löwenstein-Wertheim gegen den Eintritt in diese und für die Herbeiführung einer Einheit im Eisenbahnwesen durch ein Reichseisenbahngesetz aus.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Zur Kanalfrage** schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.:

Seite 50/51 des Berichts der Kanalkommission findet sich eine regierungsseitig gemachte Ausführung, wonach bei Annahme einer Verkehrssteigerung in den nächsten zehn Jahren von jährlich 3,5 % bei der Eisenbahnverwaltung gegenüber dem Abschlusse des Jahres 1898 eine Mehreinnahme zu erwarten sei, welche zur Zeit der Eröffnung des Rhein-Elbekanals 500 000 000 ℳ betragen werde. Unter der Annahme einer 3,5 % Verkehrssteigerung werde der für die nächsten zehn Jahre zu machende Kapitalaufwand zur Vermehrung des Fuhrparkes und Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes nach den Erfahrungen der Vorzeit etwa 1 800 000 000 ℳ betragen.

Nehme man an — heisst es dort weiter —, dass von der jährlichen Mehreinnahme im Betrage von 500 000 000 ℳ ein hoher Betrag — etwa 100 000 000 ℳ — auf den Kanal übergehen sollte, so würde diesem Abgange von einem Fünftel der Mehreinnahme entsprechend auch eine Verringerung des Kapitalaufwandes für die Vermehrung der Betriebsmittel und Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes eintreten. Veranschlage man diese Wirkung ebenfalls auf ein Fünftel, so ergebe sich dadurch schon eine Kapitalersparniss von rund 360 000 000 ℳ, eine Summe, welche die für den Kanal aufzuwendenden Anlagekosten um ein sehr Erhebliches übersteige.

Die Bedeutung dieser Ausführung sucht die „Deutsche Tageszeitung“ mit der Ueberschrift: „Eine falsche Rechnung“ dadurch zu entkräften, dass sie sagt, „aus der obigen Berechnung der Mehraufwendungen folge doch, dass die Ausgaben von 1 800 000 000 ℳ an Verzinsung und Amortisation jährlich 500 000 000 ℳ dem Staate zubringen. Bei einer derartig hohen Verzinsung — dieselbe würde sich auf 27—28 % belaufen — könne also der Staat gar keine bessere Kapitalanlage machen, als diese vorerwähnten Aufwendungen von 1 800 000 000 ℳ für seine gut rentirenden Staatsbahnen. Es lasse sich daher thatsächlich kein unzutreffenderer Schluss denken, als der des erwähnten Artikels, der 360 000 000 ℳ durch den Kanalbau dem Staatshaushalte zu ersparen vermeint.“

Wenn die Mehreinnahmen von 500 000 000 ℳ ohne Mehrausgabe erzielt werden könnten, wäre das freilich ein brillantes Geschäft. Die Frage, wieviel Millionen Mark von der halben Milliarde Mehreinnahme zur Bestreitung der Mehrausgaben voraussichtlich verwendet werden müssen, wird man sich ziffermässig nur beantworten können, wenn man die weitere Entwickelung des Ausgabeetats der Eisenbahnen ansieht, zur Zeit hält die Entwickelung der Ausgaben mit der der Einnahmen fast gleichen Schritt. Jedenfalls zeugt es aber von wenig Sachverständniss, wenn man diese Mehreinnahmen einfach als einen Reingewinn ansieht und danach herausrechnet, dass sich das mehr aufzuwendende Kapital von 1 800 000 000 ℳ mit 27—28 % rentiren würde.

— Die Klagen des Publikums über Belästigung durch **Gefangenentransporte auf den Eisenbahnen** haben, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ meldet, den preussischen Minister des Innern veranlasst, versuchsweise folgende Einrichtung zu treffen: Seit dem 1. d. Mts. werden auf den Eisenbahnstrecken Beuthen O/S.-Breslau-Lissa-Posen-Thorn-Kreuz-Posen-Lissa-Sagan-Liegnitz, Schweidnitz-Beuthen O/S. und umgekehrt besonders eingerichtete, regelmässig laufende Gefangenenwagen eingestellt, die in dem angeführten Kreise nach einem festgesetzten Fahrplane wöchentlich zweimal verkehren. Jeder Gefangenenwagen wird von einem dazu besonders bestellten Gefängnissbeamten begleitet; weiterer Begleiter bedarf es, abgesehen von besonderen Ausnahmefällen, während der Eisenbahnfahrt nicht. Die Ortspolizeibehörden sind angewiesen worden, möglichst bei allen Transporten, die auf den bezeichneten Eisenbahnstrecken stattfinden, diese Einrichtung zu benutzen. Ausnahmefälle in eiligen Sachen, z. B. in gerichtlichen Voruntersuchungen, sind auf den Transportkostenrechnungen besonders zu begründen. Wegen Regelung der Zu- und Abführung der Gefangenentransporte zu und von den betreffenden Eisenbahnstationen haben die genannten Behörden mit den betheiligten Eisenbahndirektionen unmittelbar ins Benehmen zu treten. Die Einrichtung ist zunächst versuchsweise auf die Dauer von sechs Monaten getroffen worden. Wenn sie sich bewährt, so liegt die Absicht vor, damit auch auf weiteren dazu geeigneten Eisenbahnstrecken der preussischen Monarchie vorzugehen. Die Justizbehörden haben von dem Justizminister in gleichem Sinne Anweisung erhalten. Eine Verfügung darüber, ob die neue Einrichtung auch für Transporte zur Ausweisung von Ausländern sowie für Transporte in eine Korrigendenanstalt zur Verbüssung einer Nachhaft zu benutzen ist, ist zur Zeit noch nicht getroffen, dürfte aber jedenfalls erfolgen, wenn die ganze Maassregel sich als praktisch bewährt.

— **Bestellung von Güterwagen.** Wie die „Berl. N. N.“ hören, hat die preussische Eisenbahnverwaltung in den letzten Tagen die Beschaffung von 5 000 Güterwagen eingeleitet. Hiervon werden 4 000 Stück der Wagenbauvereinigung übertragen, die sich auf Erfordern bereit erklärt hat, die bisherigen Preise nicht zu erhöhen.

— **Eisenbahnprojekt Soran N./L.-Ober=Ullersdorf.** Der Lokalbahnaktiengesellschaft in München ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Sorau N./L. nach Ober=Ullersdorf zum Anschlusse an die Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus ertheilt worden.

— **Anschluss privater Lokalbahnen an Strecken der bayerischen Staatsbahnen.** Ueber den Anschluss vollspuriger Bahnstrecken der Lokalbahnaktiengesellschaft in München an Linien der bayerischen Staatsbahnen wurde, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ zu berichten weiss, zwischen der bayerischen Staatsbahnverwaltung und der Lokalbahnaktiengesellschaft ein Hauptvertrag abgeschlossen. Nach diesem wird die bauliche Ausführung und die Unterhaltung der für die Einführung der Lokalbahnen in die betreffenden Staatsbahnhöfe und Staatsbahnstrecken nothwendigen Gleise und Gleisanschlüsse, sowie aller für die ausschliessliche Benutzung der Lokalbahnen auf dem Eigenthum der Staatsbahn erforderlichen Anlagen und Einrichtungen auf Kosten der Gesellschaft durch die Organe der Staatsbahnen besorgt. Zur Bestreitung der Baukosten müssen die in den Kostenanschlägen ausgewiesenen Summen bei einer Staatsbahnkasse hinterlegt werden; die Kosten für alle Aenderungen und Erweiterungen, die an bestehenden Anlagen der Staatsbahnen aus Anlass der Einführung einer Privatlokalbahn nothwendig sind, werden von der Lokalbahnaktiengesellschaft in München getragen. Die nächste Lokalbahn, die durch diese Gesellschaft in Bayern gebaut wird, ist jene von Lenggries nach Tölz; sie wird in die Staatsbahnstation Tölz eingeführt.

— Der Vereinigung für den Bau einer **Münsterthalbahn** (Pfalz) wurde die Genehmigung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Die projektirte Lokalbahn ist von der bayerisch-hessischen Grenze bei Tiefenthal durch das Münsterthal nach Rockenhausen (Station der Bahnlinie Kreuznach-Kaiserslautern) oder Börrstadt (Station der Strecke Worms-Kaiserslautern) in Aussicht genommen.

— **Zur Personen-Tarifreform.** In der Sitzung der württembergischen I. Kammer am 3. d. Mts. (siehe S. 892) machte Ministerpräsident von Mittnacht noch Mittheilungen über den Stand der Personen-Tarifreform. Man hoffe über die Sätze der I. und II. Wagenklasse sich mit allen deutschen, über diejenigen der III. Wagenklasse sich wenigstens mit den süddeutschen Verwaltungen zu einigen. Für die III. Klasse glaube Württemberg äusserstenfalls auf 2,3 ₰ für das Kilometer heruntergehen zu können.

Staatsrath von Scholl wies noch auf das Bedenkliche einer zu weitgehenden Ermässigung der Personentarife hin, da dadurch die Aktionsfähigkeit auf dem volkswirthschaftlich bedeutenderen Gebiete der Gütertarife beeinträchtigt werde, welche namentlich für den Absatz auf dem Weltmarkte maassgebend seien.

— **Schwebebahnprojekt Plauenscher Grund-Dresden.** Die Aktiengesellschaft Elektra, welche bekanntlich mit dem Plane umgeht, durch den Plauenschen Grund eine elektrische Schwebebahn nach dem System Langen zu erbauen, hat bei dem Dresdener Stadtrathe angefragt, ob er geneigt sei, die Weiterführung durch das Stadtgebiet, gegebenenfalls als Untergrundbahn, zu gestatten. Nach dem Vorschlage des Strassenbahnausschusses beschloss der Stadtrath, die Genehmigung zur Einführung der Schwebebahn in das Stadtgebiet zu versagen, und begründet den ablehnenden Bescheid mit dem Mangel eines Bedürfnisses für ein solches Verkehrsmittel.

— **Einführung allgemeiner Monatskarten und Monatsnebenkarten bei den sächsischen Staatseisenbahnen.** Für den Bereich der sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen werden vom 14. d. Mts. ab allgemeine Monatskarten und Monatsnebenkarten (sogenannte Ferienkarten) zur Fahrt in I., II. oder III. Wagenklasse ausgegeben, deren Geltungsdauer von da an beginnt und am 13. August d. J. Mitternacht erlischt.

— Die **Handels- und Gewerbekammer zu Dresden** hat in ihrer kürzlich abgehaltenen Sitzung die folgenden, die schmalspurigen Eisenbahnen betreffenden Beschlüsse gefasst:

1. Die Handels- und Gewerbekammer Dresden hat mit Befriedigung Kenntniss genommen von den Vorschlägen, welche die königliche Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen dem Eisenbahnrathe bezüglich der Neugestaltung der Schmalspurbahntarife hat zugehen lassen, da durch eine solche Maassregel eine Besserung gegenüber den jetzigen Frachtverhältnissen herbeigeführt und eine Ausgleichung der Verschiedenheiten in den Frachtsätzen zwischen den Voll- und den Schmalspurstrecken angebahnt wird.

2. Da die Schmalspurbahnen den Anforderungen des täglich wachsenden Verkehres nicht genügen, erscheint es zweckmässig, in Zukunft bei dem Baue neuer Bahnen von schmalspurigen Anlagen abzusehen und um in den Gegenden, wo solche bestehen, in höherem Maasse als bisher, Handel und Gewerbe zu fördern und die Landwirthschaft zu heben, wird unter Berücksichtigung der Bodenverhältnisse der Umbau der vorhandenen Schmalspurstrecken in Vollspurbahnen anzustreben sein. Dabei wird insbesondere der Umstand zu erwägen sein, dass namentlich in der Nähe grösserer Städte die Grundstückspreise immer höher steigen und — abgesehen von anderem — die Kosten der Erweiterungsbauten wesentlich vertheuert werden, je länger mit dem Umbau gezögert wird, was wieder eine Erhöhung des Reingewinnes, entsprechend der zweifellos eintretenden Erhöhung der Einnahmen, verhindert.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsrath z. D. Hellweg in Frankfurt a/M. ist gestorben. Er gehörte der preussischen Staatseisenbahnverwaltung seit dem Jahre 1873 an, war längere Zeit Vorsitzender der Eisenbahnkommission in Görlitz, Mitglied der Eisenbahndirektionen in Saarbrücken, Berlin und Magdeburg. Sein Gesundheitszustand war seit langer Zeit schwankend, er wurde deshalb bei der Reorganisation vom Jahre 1895 zur Disposition gestellt und lebte seitdem in Frankfurt a/M.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebsergebnisse der böhmischen Kommerzialbahnen.** Am 19. Mai fand die diesjährige 17. ordentliche Generalversammlung der böhmischen Kommerzialbahnen statt. Der Geschäftsbericht stellt fest, dass die Betriebsergebnisse nach den ungünstigen Resultaten der letztverflossenen Jahre diesmal eine erfreuliche Wendung zum Besseren genommen haben, indem die im Gefolge der reichlichen Ernte eingetretene Belebung des Verkehres in einer entsprechenden Steigerung der Betriebseinnahmen Ausdruck fand, gleichzeitig aber das bisher zu beobachtende unvermeidliche Anwachsen der Ausgaben zu einem vorläufigen Stillstande gelangt ist. Es wurden im abgelaufenen Jahre 380 121 (+ 8 355) Personen befördert und hierfür eine Einnahme von 205 356 (+ 1 908) Kr. erzielt. An Eil- und Frachtgütern gelangten 477 859 (+ 42 035) t zum Transport, wofür an Fracht- und Nebengebühren insgesammt 960 676 (+ 106 735) Kr. eingehoben wurden. An der Zunahme der Frachtgüter nahmen insbesondere die Roh- und Hilfsstoffe der Zuckerindustrie, ferner Getreide und Mahlprodukte sowie Obst und Holz theil. Die Transporteinnahmen bezifferten sich auf 1 166 032 Kr., die verschiedenen Einnahmen auf 32 038 Kr., die Gesammteinnahmen sohin auf 1 198 071 Kr. (+ 114 350 Kr. = 10,5 %), welchen an Gesammtausgaben 727 636 Kr. (— 9 341 Kr. = 1,3 %) gegenüberstehen. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 53,9 % gegen 61,2 % im Vorjahre. Als Saldo der Betriebsrechnung ergibt sich ein Ueberschuss von 470 434 (+ 123 691) Kr., wogegen der Prioritätenstand insgesammt den Betrag von 475 320 Kr. beanspruchte, so dass ein Fehlbetrag von 4 886 Kr. (gegen 129 033 Kr. im Vorjahre) verbleibt, welcher vertragsmässig durch Zuschuss der Staatseisenbahngesellschaft gedeckt wurde. Die Generalversammlung genehmigte ohne Debatte den Geschäftsbericht und ertheilte dem Verwaltungsrathe Entlastung.

— **Lokalbahn Asch-Rossbach.** Die ordentliche Generalversammlung der Lokalbahn Asch-Rossbach wurde am 30. Juni abgehalten. Nach dem für 1898 vorgelegten Rechnungsabschlusse haben die Einnahmen des abgelaufenen Jahres zusammen 54 630 fl. betragen und weisen gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung von mehr als 10 000 fl. aus, welche aus der wesentlich höheren Güterbeförderung herrührt. Der wesentliche Aufschwung des Betriebes sichere die 60 % Betriebskostenvergütung ohne Stundung für die Zukunft vollkommen. Das für 1898 ausgewiesene Reinerträgniss beziffert sich mit 19 883 fl. (gegen 16 287 fl. im Vorjahre). Die Generalversammlung beschloss, den Kupon der Prioritätsaktien im Betrage von 158 600 fl. mit je 5 fl. das Stück einzulösen und den erübrigenden Betrag von 11 953 fl. auf die Stundungsschuld an die österreichischen Staatsbahnen zurückzuzahlen, wodurch sich diese auf 31 571 fl. herabmindern würde. Ein weiterer Punkt der Tagesordnung betraf die Erwerbung der Konzession für eine normalspurige Lokalbahn von Rossbach nach Adorf. Der Präsident des Gesellschaftsvorstandes wies in Begründung des Antrages darauf hin, dass bereits bei Kreirung der gegenwärtigen Gesellschaftsbahn der Anschluss derselben an das sächsische Staatsbahnnetz in Aussicht genommen wurde. Die Generalversammlung beschloss: 1. Die Konzession zum Baue und Betriebe einer normalspurigen Lokalbahn von Rossbach nach Adorf zum Anschlusse an das sächsische Eisenbahnnetz zu erwerben und durchzuführen; 2. die für die Durchführung dieser Konzession erforderlichen Geldmittel ausser der vom Landtage des Königreichs Böhmen bewilligten Beitragsleistung von 30 000 fl. durch Aufnahme eines auf die staatliche Reinertragsgarantie zu gründenden Prioritäts- oder Hypothekardarlehens im Nennbetrage von höchstens 1 080 000 fl. zu beschaffen.

Schliesslich kam noch ein Antrag auf eventuelle Veräusserung der gesellschaftlichen Linien und Auflösung der Gesellschaft zur Vorlage. Mit Rücksicht auf die im Gesetz vom 21. Dezember 1898 der Regierung ertheilte Ermächtigung beschloss die Generalversammlung dem Antrage des Vorstandes gemäss: 1. falls die Regierung sämmtliche dermalen nicht im Staatsbesitze befindlichen Prioritäts- und Stammaktnie der Gesellschaft erwerben sollte, die Lokalbahn Asch-Rossbach, eventuell sammt der Fortsetzungslinie von Rossbach nach Adorf, an den Staat zu veräussern und abzutreten; 2. falls diese Erwerbung nach dem konzessionsmässig vorbehaltenen Einlösungsrechte erfolgen sollte, die Gesellschaft aufzulösen und die Liquidation derselben eintreten zu lassen.

— **Bukowinaer Lokalbahnen.** Nach dem Betriebsberichte für 1898 besass das Gesammtnetz infolge des mit 1. Juli 1898 durchgeführten Verkaufes der 9 km langen Lokalbahn Hadikfalva-Radautz an die Neue Bukowinaer Lokalbahngesellschaft am Schlusse des Jahres 1898 eine Tariflänge von 169 km. Die gesammten Betriebseinnahmen betrugen auf den Lokalbahnlinien 699 194 fl. und auf den Schleppbahnen 62 968 fl., die gesammten Ausgaben bei den Lokalbahnen 387 535 fl. oder 55,4 % von den Einnahmen, bei den Schleppbahnen 56 862 fl. oder 90,3 % von den Einnahmen. Die Generalversammlung beschloss, aus dem gesellschaftlichen Reingewinne von 446 335 fl. sowohl den Prioritätsaktien, als auch den Stammaktien eine Dividende von 5 % = 10 fl. ab 1. d. Mts. auszubezahlen.

— Am 30. Juni d. J. wurde die untere **Wienthallinie der Wiener Stadtbahn** dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Personenverkehr war schon in den ersten Tagen ein ausserordentlich lebhafter. So wurden am Sonntag, den 2. d. Mts., auf den Stationen der Wiener Stadtbahn 208 277 Fahrkarten verkauft. Hierzu kamen noch die Fahrten, welche an dem genannten Tage mit im Vorverkaufe gelösten Karten gemacht wurden, dann die Reisenden, welche von den anschliessenden Lokalstrecken der Staatsbahnen auf die Stadtbahn übergegangen sind (etwa 60 000). Dieser Massenverkehr wurde, von vorübergehenden Stauungen abgesehen, welche infolge plötzlichen, durch ein Gewitter veranlassten ausserordentlichen Andranges der Reisenden eingetreten sind, vollständig anstandslos abgewickelt.

— **Motorwagen für den Personen- und Frachtenbetrieb.** Die niederösterreichische Statthalterei hat an den Wiener Magistrat folgenden Erlass gerichtet: Anlässlich eines Ansuchens um die Konzession für die Unternehmung periodischer Personen- und Frachtentransporte auf Strassen mittelst Motorwagen, auf welche Unternehmung die Bestimmungen der Gewerbeordnung Anwendung zu finden haben, hat das Handelsministerium darauf hingewiesen, dass der öffentliche Motorwagenverkehr auf Strassen in der künftigen Verkehrsentwickelung wahrscheinlich eine grosse Rolle spielen dürfte und dass daher schon jetzt die Heranziehung dieses Verkehrsmittels für Postbeförderung ins Auge gefasst werden muss, weshalb Vorsorge zu treffen sei, dass vor der Ertheilung von Konzessionen für öffentliche Motorwagenunternehmungen das Einvernehmen mit der Postverwaltung gepflogen werde. Aus gleichem Anlasse hat das Eisenbahnministerium mit Rücksicht auf den möglichen Einfluss eines Verkehres von Motorwagen auf öffentlichen Strassen, auf bestehende oder projektirte Lokal- und Kleinbahnen, insbesondere auf solche, welche die betreffenden Strassen benutzen oder eine solche Benutzung in Aussicht nehmen, die Nothwendigkeit betont, dass vor Ertheilung derartiger gewerblicher Konzessionen auch mit dem Eisenbahnministerium das Einvernehmen gepflogen werde und beigefügt, dass die technischen Organe der Landesstelle auch als Sachverständige zur Beurtheilung der in Betrieb zu setzenden Motorwagen in technischer Beziehung dienen können.

— **Unterstützungs- und Rechtsschutzverein österreichischer und ungarischer Lokomotivführer.** Der von diesem Verein vor kurzem veröffentlichte Jahresbericht für 1898 (29. Vereinsjahr) bietet ebenfalls, wie seine Vorgänger, ein anschauliches Bild des überaus wohlthätigen Wirkens dieses Vereins. Dem Berichte sind folgende Ziffern zu entnehmen, denen die entsprechenden Daten des Vorjahres in Klammern beigefügt sind. Mitgliederstand Ende 1898 4 752 (4 353); Beiträge der Mitglieder 59 571 (55 476) fl.; Gesammteinnahme 65 032 (62 110) fl.; ausgezahlte Krankenunterstützungen 21 609 (18 943) fl.; Pensionszuschüsse 1 197 (1 250) fl.; Kosten für 66 (79) Rechtsfälle 5 090 (5 510) fl.; ausgezahlte Sterbegelder in 65 (65) Fällen 21 050 (19 750) fl.; Gesammtausgaben 59 914 fl., in welcher Summe auch der Betrag von 5 000 fl. zur Gründung der „Kaiser Franz Josef-Jubiläumsstiftung“, deren Zinsen am 2. Dezember jeden Jahres an hilfsbedürftige Kollegen vertheilt werden, enthalten ist. Der Stand des Vereinsvermögens Ende 1898 betrug 113 972 fl.

— **Frachtrechtliche Entscheidung.** Ein Wiener Bezirksgericht hat in einem Prozessfalle entschieden, dass, wenn die Ausfolgung einer mit Ueberweisung der Gebühren abgefertigten Sendung an den Empfänger wegen Unmöglichkeit der sofortigen Feststellung der richtigen Fracht gegen Erlegung eines Depots erfolgt, diese Erlegung entsprechend dem Art. 12, Abs. 3 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (§ 61, Abs. 3 des österreichischen Eisenbahnbetriebsreglements) als „Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages“, nicht aber als „Zahlung der Fracht“ im Sinne des Art. 12, Abs. 4 (§ 61, Abs. 4) der vorgenannten Vorschriften zu betrachten sei.

Als „Tag der Zahlung“, von welchem ab die Verjährungsfrist des Art. 12, Abs. 4 (§ 61, Abs. 4) jener Vorschriften zu laufen beginnt, gilt im Falle der „Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages“ der Tag der endgültigen Abrechnung mit dem Frachtzahler.

## Rumänien.

— Durch ein am 3. April d. J. veröffentlichtes Gesetz wurden die **Bezüge der Beamten und Bediensteten der Eisenbahnen** neu festgesetzt.

In der nachfolgenden Uebersicht sind die Besoldungssätze der hauptsächlichsten Kategorien der Bediensteten angegeben:

| Bezeichnung der Diensteigenschaft | Monatsgehalt Francs |
|---|---|
| Generaldirektor | 2 000 |
| Generaldirektorstellvertreter | 1 700 |
| Direktor | 1 200—1 500 |
| Abtheilungsvorsteher, Direktorstellvertreter | 850—1 200 |
| Oberinspektor und Docksverwalter, Generalkassirer | 750—850 |
| Abtheilungsvorsteherstellvertreter | 600—850 |
| Inspektor | 500—750 |
| Rechtskonsulent, Sektionsvorsteher und Oberingenieur, Sekretär des Verwaltungsrathes und der Direktion | 400—750 |
| Oberbüreauvorsteher, Heizhausobervorsteher, Obermaschinist bei der Docksverwaltung | 400—500 |
| Inspektorstellvertreter | 300—500 |
| Hauptstationsvorsteher | 325—500 |
| Sektionsvorsteherstellvertreter und Ingenieur | 300—500 |
| Oberkontroleur, Hauptgütermagazinvorsteher, Hauptmaterialmagazinvorsteher | 325—450 |
| Hauptkassirer, Büreauvorsteher | 300—400 |
| Buchhalter | 225—400 |
| Werkstättenvorsteher | 300—400 |
| Heizhausvorsteher, Werkführer | 200—350 |
| Zeichner | 175—350 |
| Kanzleibeamter | 150—350 |
| Oberlokomotivführer | 275—300 |
| Gütermagazinvorsteher | 250—300 |
| Materialmagazinvorsteher | 225—300 |
| Kontroleur | 200—300 |
| Werkmeister (in den Werkstätten) | 175—300 |
| Stationsvorsteher, Zolldeklarant, Wagenrevisor | 150—300 |
| Kassirer, Kalligraph | 150—275 |
| Verkehrsbeamter (Stationsassistent) | 125—275 |
| Lokomotivführer und Stabilmaschinenwärter | 175—250 |
| Telegraphen-, Signalapparate- und Centralweichenanlagenrevisor, Bahnmeister, Arbeitsaufseher | 150—250 |
| Beamter im Gütermagazin, Magazineur im Güter- oder Materialmagazin, Telegraphist, Rangirmeister (Stationsmeister), Oberkondukteur (Zugführer) | 100—200 |
| Lokomotivführeraspirant | 125—150 |
| Kopist | 100—150 |
| Bahnarbeiteraufseher | 120—150 |
| Telegraphenaspirant | 100—150 |
| Wagenschmierer (Wagenwärter) | 90—150 |
| Wagenschreiber, Heizer | 80—150 |
| Kondukteur | 90—125 |
| Weichenwächter | 70—125 |
| Bremser (Zugpacker) | 60—100 |
| Bahnwächter | 50—90 |

Ausser diesen Bezügen beziehen die ständigen Bediensteten, falls ihnen keine Dienstwohnung zugewiesen wird, ein jährliches Wohnungsgeld, welches dem ein- und einhalbfachen Betrage des Monatsgehaltes gleichkommt.

Die **Einnahmen der rumänischen Eisenbahnen** betrugen im Mai d. J. insgesammt 4 706 068 Frcs., gegen 4 489 652 Frcs. im Mai 1898, sie sind somit um 216 416 Frcs. gegen den gleichen Monat des Vorjahres gestiegen.

## Vereinsausland.

— **Schweizerisch-italienische Reisedauerkarten.** Eine neue Reiseeinrichtung für das Gebiet der oberitalienischen Seen mit oder ohne Mailand ist seit Beginn der Sommersaison in Gestalt der „Passepartouts“ getroffen worden. Diese gestalten den Reiseverkehr angenehmer und bequemer dadurch, dass der Reisende durch die einmalige Zahlung eines gewissen Betrages vor Antritt der Reise alle diejenigen Kosten entrichtet hat, welche ihm im Verlaufe derselben durch Benutzung der oberitalienischen Eisenbahnen, der Dampfschiffe, der Bergbahnen und aller sonstigen Fahrgelegenheiten und Verkehrsmittel, sowie für Unterkunft, Beleuchtung, Bedienung und Verpflegung in ausgesuchten Hotels ersten und zweiten Ranges entstehen. Ausser diesem grossen Vorzuge einer einmaligen Zahlung für den Verlauf einer ganzen Reise machen die neuen Dauerkarten den Reisenden in der Wahl der Zeit und Dauer der Reise so unabhängig als möglich, indem die Dauerkarte in allen ihren Theilen auf die Dauer eines ganzen Kalenderjahres — also vorläufig für 1899 — gültig ist. Die Dauerkarten führen ihren französischen Namen deshalb, weil sie stets und überall und ohne weiteres (also auch ohne die besonders in Italien so unangenehme Abstempelung) während der auf ihrem Titelblatte genannten Reise dem Inhaber die oben erwähnten Vortheile bieten. Es werden demnächst 33 verschiedene Serien für das Gebiet der oberitalienischen Seen zur Ausgabe gelangen, beginnend in Luzern, in Lugano, Locarno

Chiasso oder Luino. Die Dauerkarten gewähren nicht nur Rundreisen durch das Gebiet aller drei Seen, sondern auch einfache oder Rückfahrten im Gebiete des einen oder anderen oder von zwei Seen, ganz nach Belieben des Reisenden. Um allen Ansprüchen der Reisewelt genügen zu können, werden solche Dauerkarten mit einer Unterkunfts- und Verpflegungsdauer schon von drei Tagen an verausgabt bis zu einer beliebig grösseren Frist. Die ausführlichen Verzeichnisse dieser 33 Serien nebst Preisangaben können an den Fahrkartenschaltern der badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der schweizerischen Centralbahn eingesehen oder auf Bestellung mittelst Postkarte von der Central-Auskunftsstelle für den schweizerischen Verkehr in Basel gebühren- und portofrei bezogen werden.

— Ueber das bereits in Nr. 50 S. 884 d. Ztg. gemeldete **Eisenbahnunglück bei Winsford** (Cheshire), bei dem bekanntlich drei Züge in kurzen Zwischenräumen aufeinander stiessen, wird der „Köln. Ztg." unterm 3. d. Mts. aus London geschrieben:

Ein grosser Eisenbahnunfall, der aber merkwürdig gnädig abgegangen ist, ist für den verwichenen Sonnabend (1. Juli) zu verzeichnen. Dieser Tag ist im ganzen Lande für Arbeiterausflüge unter dem Zeichen des sogenannten Bohnenfestes beliebt, und ohne Unglücksfälle und Schaden an Leib und Leben läuft es dabei fast nie ab. Auch der Eisenbahnunfall, der sich auf der Hauptlinie der London und Nordwestbahn zutrug, scheint wenigstens mittelbar mit diesem Arbeiterfesttag in Verbindung gestanden zu haben. Zunächst fuhr ein schwerer Güterzug, unterwegs von Crewe nach Garston, auf der als Smoke-Hall-Bridge bekannten Eisenbahnbrücke unweit Winsford in Cheshire, weil der Lokomotivführer, wie es scheint, sich in einem Signal geirrt, in ein blindes Seitengleis hinein und stürzte dort mit aller Gewalt auf den Halteblock. Die Wucht des Stosses war so gross, dass der Block von Ziegel- und Hausteinen von oben bis unten geborsten und zersplittert wurde und die Wagen des Güterzuges auf das Gleise der Hauptlinie geworfen wurden. Es war kurz vor Mitternacht, und der Güterschnellzug von Crewe nach Carlisle, der kurz hinter dem schweren Zuge her kam, fuhr mit einer Schnelligkeit von 35 englischen Meilen die Stunde in die Barrikade hinein, die inzwischen sich auf der Hauptlinie gebildet hatte. Die Lokomotive fuhr in die Höhe und arbeitete sich wohl 20 Fuss vom Boden auf den Trümmerhaufen hinauf. Lokomotivführer und Heizer wurden auf die Linie geschleudert. Der letztere kam fast unverletzt, der erstere mit ernsteren Verwundungen an Kopf und Handgelenk davon. Der ganze erste Theil des Zuges wurde wie ein Teleskop ineinander geschoben und Lokomotive wie Wagen mehr oder weniger zertrümmert. In Winsford war inzwischen auf dem Bahnhof von dem doppelten Unfall Kunde eingelaufen, und die wenigen Personen dort geriethen in unbeschreibliche Aufregung bei dem Gedanken, dass ein grosser Vergnügungszug auf der Rückkehr von Südwales nach Liverpool fällig war und sich von der entgegengesetzten Seite der Unglücksstätte näherte. Wie es scheint, war es der Geistesgegenwart eines Signalbeamten zu verdanken, dass der Lokomotivführer dieses Vergnügungszuges wenigstens soweit rechtzeitig gewarnt wurde, dass er imstande war, die Schnelligkeit zu vermindern und zu bremsen, ehe auch er in den Trümmerhaufen hineinfuhr. Immerhin wurde aber auch hier die Lokomotive aus dem Gleise geschleudert und der erste Personenwagen, der glücklicherweise leer war, zu Splittern zerschmettert. Lokomotivführer und Heizer hatten unerhörtes Glück. Sie wurden ganz über den Trümmerhaufen geschleudert und entrannen mit ein paar Quetschungen und Schrammen. Einigermaassen ernstere Verletzungen erlitten nur vier von den zahlreichen Ausflüglern. Der letztere Theil des Zuges blieb fast unbeschädigt, und die grosse Mehrheit der Reisenden kam, von einigen unbedeutenden Quetschungen abgesehen, mit dem Schrecken davon. Der grosse Trümmerhaufen von nahezu 50 zerschmetterten Wagen, der die Brücke bedeckte, soll einen schwer zu beschreibenden Anblick gewährt haben. Obschon alsbald alle an der Strecke verfügbaren Arbeiter aufgeboten wurden, um die Linie frei zu machen und seitdem ununterbrochen gearbeitet worden ist, wird es im besten Falle erst im Laufe des heutigen Tages möglich werden, den Verkehr wieder aufzunehmen.

— **Russlands Viehausfuhr.** Russland ist schon seit langer Zeit bemüht, für seine reichen Viehbestände einen ausländischen, aufnahmefähigen Markt zu finden.

Zum Bedauern der russischen Landwirthe sind dahin gerichtete Versuche bisher fehlgeschlagen und zwar, wie es scheint, weil man den russischerseits veranlassten veterinär-polizeilichen Anordnungen und namentlich deren zuverlässige Durchführung kein rechtes Vertrauen in Westeuropa entgegenbringt. Gegenwärtig sind, nach den Mittheilungen der russischen Residenzpresse, Verhandlungen mit England im Gange.

Auf Einladung des Präsidenten der Moskauer landwirthschaftlichen Gesellschaft Fürst Schtscherbatow kommen demnächst das Mitglied des englischen Parlaments Curley, der Professor der Veterinärwissenschaften Kopp und andere Engländer nach Russland. Dieselben wollen sich mit der russischen Viehwirthschaft bekannt machen, um die wichtige Frage klarzulegen, unter welchen Bedingungen darauf gehofft werden kann, dass die englische Regierung die Einfuhr von russischem Vieh, wenn nicht aus allen, so doch wenigstens aus einigen russischen Häfen gestatten würde. Für unumgänglich halten die Engländer, dass zu der Veterinäraufsicht in den Häfen ein englischer Veterinär zugezogen wird, welcher den Gesundheitszustand des auszuführenden Viehes zu bescheinigen hätte.

Sehr schmeichelhaft ist eine derartige Oberaufsicht nicht, vielleicht führt sie aber zu dem doppelten Ziele, nämlich das russisches Vieh nach England ausgeführt werden kann und dass die Einschleppung von Seuchen vermieden wird.

Eine sehr grosse Rolle spielen bei dieser Frage die Eisenbahnen, denen sämmtliches Vieh zum Transport zugeführt wird, weil die sogen. Viehtrakte (Trifte) schon lange in Russland nicht mehr benutzt werden dürfen. Wären also die Eisenbahnverwaltungen zuverlässig, sowohl beim Verladen des Viehes, als auch bei der Reinigung der benutzten Wagen, dann wäre der Handel schon leichter und den Bahnen fiele ein sehr bedeutender Ausfuhrartikel zu, der namentlich mit Rücksicht auf die Erschliessung der asiatischen Erzeugungsstätten von sehr grossem Umfange werden könnte.

— Ueber den **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1898** und dessen Bestand am Ende des ersten Vierteljahres 1899 bringt die deutsche „St. Petersburger Zeitung" folgende, zusammenfassende Angaben:

Im Jahre 1898 konnten dem regelmässigen Verkehre 2 877 Werst übergeben werden, im ersten Vierteljahre 1899 noch weitere 1 418 Werst. Dazu kamen noch im Grossfürstenthum Finland von Oktober 1898 bis Mitte Februar 1899 68 Werst. Insgesammt verfügte Russland am 1. Mai d. J. über ein Schienennetz von 45 031 Werst (darunter 8 150 Werst zweigleisig). Von diesem Schienennetze entfallen 2 430 Werst auf das Grossfürstenthum Finland, 4 565 Werst auf das asiatische Russland (Transkaspi-, west- und mittelsibirische Bahn) und der grosse Rest von 38 036 Werst auf das europäische Russland. Von den Bahnen des europäischen Russland kommen auf die sogen. Sekundärbahnen gegenwärtig erst 661 Werst, jedenfalls aber blüht ihnen noch eine bedeutende Zukunft. Im Bau begriffen sind gegenwärtig 9 254 Werst; zum Theil ist dieser Bau so weit vorgeschritten, dass auf 3 723 Werst dieser neuen Strecken schon ein zeitweiliger Verkehr eröffnet ist. Ausserdem sind in Finland 303 Werst im Bau begriffen und die Verwaltung der chinesischen Ostbahn baut eine Strecke von 1 523 Werst. Endlich sind im europäischen Russland noch 2 264 Werst zum Bau genehmigt.

— St. Petersburg ist schon wieder einmal voller Befürchtungen bezüglich der grossen **Bahn Wjätka-Petersburg.** Nachdem der Bau der Bahn nach unendlichen Bemühungen endlich soweit gesichert ist, dass er wohl nicht in allzu langer Zeit in Angriff genommen werden kann, soll plötzlich nicht Petersburg selbst zum Bau- bezw. Ausgangspunkt gewählt werden, sondern Tosno, Station der Nikolai- und der baltischen Bahn. Diese Möglichkeit hat die Petersburger stark erregt, denn durch die Wahl der Station Tosno zum Endpunkte der Bahn, wird der Gedanke erweckt, als sollen die Güter dem Hafen von Reval leichter zugeführt werden, und somit Petersburg, wenn auch nur zum Theil, um den Lohn seiner Mühen gebracht werden.

Man wird sich, wenn man dieser für den russischen Ausfuhrhandel im allgemeinen hochwichtigen Frage näher tritt, so schreibt die „Deutsche St. Petersburger Zeitung", vor allen Dingen darüber klar zu werden suchen müssen, welcher Hauptzweck denn eigentlich mit dem Bau der neuen Bahnlinie verfolgt wird, und ob die gegenwärtig ins Auge gefasste Umgehung Petersburgs als Endpunkt der Bahn diesem Zweck auch förderlich sein kann. Als Hauptzweck der neuen Bahn kann mit kurzen Worten bezeichnet werden: die Erschliessung des gesammten Nordens und Nordostens Russlands und seiner kolossalen, noch ungehobenen natürlichen Reichthümer für den internationalen Verkehr und den Weltmarkt. Die weitausgedehnten Landstrecken, welche die Bahn Wjätka-St. Petersburg zu durchschneiden berufen sein wird, bilden ein fast nur Ackerbau und Viehzucht treibendes und andere Rohprodukte erzeugendes, äusserst wald- und wildreiches Gebiet, welches bei einer sehr dünngesäeten Bevölkerung bedeutend mehr erzeugen kann und auch bereits erzeugt, als es selbst verbraucht. Ein lohnender Absatz des Ueberschusses dieser Produktion war bisher wegen der mangelnden Verkehrsmittel nicht möglich und Aufgabe der neuen Bahn wird es nun also sein, diesen Erzeugnissen den nächsten und billigsten Weg zur Ausfuhr d. h. zum Vertrieb auf den Weltmarkt zu sichern. Der nächste Ausfuhrhafen von Wjätka ist aber jedenfalls Petersburg. Es wird gerade in diesem Falle besonders darauf ankommen, dass der nächste

und billigste Weg zum Ausfuhrplatz gewählt wird, denn die hier hauptsächlich in Betracht kommenden billigen Rohstoffe, welche die Bahn zu versenden haben wird, würden einen längeren Bahnweg und eine dementsprechend theurere Bahnfracht, als unumgänglich nothwendig, kaum zu tragen imstande sein. Dieser Gesichtspunkt wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch den Ausschlag gegeben haben, als es ganz zu Anfang die Frage zu entscheiden gab, auf welchem Wege überhaupt die Stadt Wjätka mit dem russischen Bahnnetz zu verbinden sei.

Wenn man berücksichtigt, dass die Station Tosno von St. Petersburg 50 Werst, von Reval dagegen 349 Werst entfernt ist, so muss der unbefangene Beobachter sich fragen, wie bei solchen Entfernungsunterschieden überhaupt ein Wettbewerb nur denkbar ist? Und dennoch — ganz ohne Grund regen sich die Herren Interessenten an der Newa nicht auf, denn die ungünstigen Verhältnisse in St. Petersburg, die sehr hohe Unkosten zur Folge haben, wiegen einen Theil der höheren Eisenbahnfracht auf. Immerhin bleibt noch ein ansehnlicher Ueberschuss zu Gunsten von St. Petersburg übrig und was das Wichtigste ist, man wird sich in Regierungskreisen kaum dazu entschliessen, diese Bahn, um deren Zustandekommen St. Petersburg sich seit Jahren die grösste Mühe gegeben hat, nicht direkt nach St. Petersburg zu führen.

Bis zum 1. Januar 1905 soll der Bau beendet sein und zwar soll, da die Bahn über Wologda, Station der Moskau-Jarosslawl-Wologda-Archangelskbahn, geführt wird, zu derselben Zeit auch das schmale Gleise (= 1,0667 m) auf der Theilstrecke Jarosslawl-Wologda der Moskau-Archangelskbahn durch ein breites (= 1,5233 m) ersetzt und eine Zweiglinie von der Station Buy der zukünftigen Petersburg-Wjätka-Eisenbahn nach der Station Danilow der Moskau-Archangelsk-Eisenbahn gebaut werden. Diese Zweiglinie dient zur Verkürzung des Weges von Wjätka nach Moskau. Ausser alledem wird bei Jarosslawl eine Brücke über die Wolga erbaut werden, welche den Verkehr von Moskau nach Wologda, Wjätka usw. vermitteln wird. Der Brückenbau wird noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

Es wird also wieder ein Stück Schmalspurbahn von der russischen Eisenbahnkarte verschwinden und zwar namentlich wohl deswegen, damit die Güter aus dem Erzeugungsgebiete der Petersburg-Wjätkabahn und hinter Wjätka Moskau ohne Umladung erreichen können. Offenbar hält man dies für wichtiger, als dass die Strecke von der Wolga bei Jarosslawl über Wologda bis Archangelsk ein und dieselbe Spurweite hat, obgleich erst am 22. Oktober (2. November) 1898 die 595 Werst lange Strecke Wologda-Archangelsk eröffnet worden ist, die gleichfalls eine Spurweite von 1,0667 m hat und somit eine direkte Verbindung zwischen dem weissen Meer und der Wolga herstellt. Durch den beabsichtigten Umbau wird der Hafen von Archangelsk jedenfalls schwer getroffen.

— **Bahnprojekt Alexandrowka-Sinowjewo.** Eine Privatunternehmung hat darum nachgesucht, auf eigene Kosten eine breitspurige Eisenbahn von Alexandrowka, Station der Moskau-Kurskbahn, bis zum Dorfe Sinowjewo (Kreis Kromy, Gouvernement Orel) erbauen zu dürfen, mit Zweigbahnen zu den Dörfern Dobryni und Gostomyssl. Die Gesammtlänge dieser Bahnen wird 52 Werst betragen. Im Gebiete genannter Dörfer befinden sich nach Angabe jener Unternehmung, die sich auf die Forschungen der Professoren Mendelejew, Inostranzew und anderer beruft, nicht weniger als 1 000 000 000 Pud (= 16 380 000 t) Eisenerz. Dieses grosse Lager an Eisenerzen ist Veranlassung, dass in dem Gebiete, das von den projektirten Bahnen durchschnitten werden soll, zwei Hochöfen erbaut werden, die darauf berechnet sind, im Jahre nicht weniger als 6 000 000 Pud Gusseisen auszuschmelzen. Durch diese bedeutende Produktion erscheint die Rentabilität vollkommen gesichert, weshalb auch die Kommission zur Prüfung neuer Eisenbahnprojekte beim Finanzministerium sich für die Bauausführung und Ertheilung der Konzession ausgesprochen hat.

— **Russische Südostbahnen.** Die Folgen der Missernte, unter denen die betroffenen Bezirke so schwer leiden und zu deren Behebung von staatlicher wie privater Seite sehr erhebliche Opfer gebracht worden sind, ohne dass es geglückt ist, dem Elende wirksam genug entgegentreten zu können, weil die Noth grösser war, als die Mittel, mit denen geholfen werden sollte, scheinen auch ihren tiefen Schatten auf das Blühen der Gesellschaft der Südostbahnen zu werfen. Die Aktien der Gesellschaft fallen von Tag zu Tag. Sie standen im Februar noch 160 R. und werden gegenwärtig schon für 128 R. abgegeben. Die Bahn, welche einen Schienenweg von mehr als 3 400 Werst verwaltet, wird nach ihrem Rechenschaftsberichte für das Jahr 1898 keine Dividende zahlen, und für 1899 dürfte im günstigsten Falle auch nur eine bescheidene Dividende zu erwarten sein, während von 1893 bis 1894 einschliesslich die Dividende zwischen 8,12 R. und 9,43 R. schwankte. Im wesentlichen werden wohl die traurigen wirthschaftlichen Verhältnisse des Gebietes, aus dem ein grosser Theil des Transportgutes stammt, die Schuld an den ungünstigen Betriebsergebnissen tragen. Ob sonst auch noch andere Momente mitgewirkt haben, bleibt abzuwarten, jedenfalls wird die Generalversammlung der Gesellschaft, die Ende Juni stattfinden sollte, darüber die gewünschte Aufklärung bringen.

— **Verlegung der Linie der chinesischen Ostbahn.** Kurz nach dem Abschlusse des russisch-englischen Eisenbahnvertrages in China erregte in London die Nachricht grosses Aufsehen, dass Russland sich in Peking um eine Bahn von der Mandschurei nach Peking beworben habe, die von englischer Seite als Konkurrenzbahn für die vielbesprochene Niutschwangbahn aufgefasst würde. Ueber dieses russische Bahnprojekt berichtet nun der „Ostasiat. Lloyd“:

Nach einer uns zugehenden Meldung, die allerdings noch der Bestätigung bedarf, ist die Forderung einer zweiten Eisenbahnkonzession durch Russland im nordöstlichen China nicht sowohl dem Wunsche entsprungen, der Shanhaikwan-Niutschwangbahn eine Konkurrenzlinie entgegenzustellen, als vielmehr der Einsicht, dass sich dem Bau der sogenannten mandschurischen Bahn (chinesischen Ostbahn) unüberwindliche Hindernisse entgegenstellen werden, und zwar namentlich beim Durchqueren der ausgedehnten Sumpfgegenden. Russland soll danach den Plan, eine Bahn von Südussuri über Kirin nach Niutschwang und Port Arthur zu bauen, aufgegeben haben und daher auch keine Verbindung dieser Strecke mit Peking anstreben, vielmehr die Bahn von Kiachta über Peking und Mukden nach Niutschwang einer- und Wladiwostok andererseits zu führen wünschen.

— **Ueber die erste deutsche Eisenbahn in Schantung** theilt der „Hamb. Corresp.“ folgende interessante Einzelheiten mit: Zur Ausnutzung der deutschen Eisenbahn- und Bergwerkskonzessionen in Schantung bildete sich am 14. Juni d. J. aus einem Syndikate von Banken, Industriellen und Kaufleuten mit einem Aktienkapital von 54 000 000 ℳ die „Schantung-Eisenbahngesellschaft“. Diese wird zur Erschliessung der Kohlen- und Mineralschätze des Landes unverzüglich mit dem Bau von Eisenbahnen beginnen und zwar zunächst mit dem Bau einer 280 km langen Strecke von Tsintau nach Tsinangfu.

Die Bahn, bei den Hafenanlagen in Tsintau beginnend, wird zunächst bei Weihsien, einer recht lebhaften Stadt, in deren südlicher Nähe das der Küste nächste Kohlengebiet liegt, geführt. Während der Bau der 40 km langen Theilstrecke Tsintau-Kiautschou nicht ohne Schwierigkeiten ist, bietet die Linie Kiautschou-Weihsien so gut wie gar keine Hindernisse. Allerdings sind mehrere Flüsse mit Brücken zu überschreiten, so namentlich der Weiho, der acht Monate im Jahre eine grössere Wassermenge als der Rhein mit sich führt, allein die natürliche Beschaffenheit des äusserst fruchtbaren Geländes lässt eine glatte Durchführung dieser Arbeiten voraussehen. Um zu ermöglichen, dass der Bau der Bahn sowohl von Tsintau als von Kiautschou aus in Angriff genommen werden kann, wird ein Theil des zu Schiff aus Deutschland kommenden und in Tsintau gelöschten Baumaterials auf Leichtern über die Bucht von Kiautschou nach dem kleinen Hafenorte Taputur gebracht und von dort auf einer etwa 10 km langen Anschlussbahn nach Kiautschou. Die Strecke Tsintau-Weihsien muss, eingegangenen Verpflichtungen gemäss, innerhalb 3 Jahren fertiggestellt sein.

Innerhalb der beiden dann folgenden Jahre muss auch die Bahn nach der Hauptstadt Schantungs, Tsinangfu, fortgeführt sein. Tsinangfu ist eine grosse Stadt von etwa 300 000 bis 350 000 Einwohnern und liegt nur 5 km südlich vom Hoangho. Von einem Punkte dieser Strecke geht eine nach Süden gerichtete Zweiglinie nach Poschau, einem wirklichen Industriecentrum und dem Hauptsitze der Töpferei, Glasfabrikation sowie der Eisenindustrie in Schantung. Hier sind Kohlenlager von grossem Reichthum, die nach Ansicht des bekannten Chinaforschers von Hesse-Wartegg von vortrefflicher Güte sind und ihres Gleichen suchen.

Tsinangfu, das vorläufige Ziel der ersten deutschen Bahn in Schantung, wird ferner Schnittpunkt für die grosse deutsch-englische Bahnlinie Tientsin-Tschinkiang und darf als Ausgangspunkt für fernere deutsche Eisenbahnunternehmungen angesehen werden, einerseits um die vielgenannte grosse Eisenbahnlinie Peking-Hankau zu erreichen, und andererseits, um die reiche Provinz Schansi aufzuschliessen.

Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse auftauchen, wird man die Eröffnung der ersten deutschen Bahn in Schantung, von Tsintau nach den zunächst gelegenen Kohlendistrikten, im Herbst 1902 erwarten dürfen.

— **Bahnbau in Abessinien.** Einem Briefe des schweizerischen Ingenieurs und jetzigen abessinischen Ministers Albert Ilg entnimmt das Züricher Fachblatt „Die Schweizer Bahnen“ einige interessante Mittheilungen über den Aufstand der Somalis und dessen Rückwirkungen auf die dortigen Eisenbahnbauten.

Angeblich sollen diese Bauten den Aufstand verursacht haben, doch meint Herr Ilg, dass da ganz andere Triebfedern im Spiele und die dummen Teufel nur willige Werkzeuge fremder Dunkelmänner sind. Leider stehen wir, sagt Herr Ilg, seit einiger Zeit infolge dessen etwas schlecht mit unseren Postverhältnissen. Verschiedene Kuriere sind ermordet und die Post geraubt worden, so dass wir arg in Verlegenheit sind. Beim Eisenbahnbau sind etwa zehn Europäer ermordet worden und sind momentan die Arbeiten eingestellt, bis genügend Schutzmannschaften ankommen. Selbstverständlich wird durch diese Revolte der Eisenbahnbau vielleicht etwas verzögert, aber weitere Folgen sind nicht zu befürchten. Diese ganz ungemüthliche Situation verdanken wir nur dem Mangel an Einsicht und Vorsicht von Seiten der Behörden von Dschibuti; der Kaiser (Menelik) kann hier nichts machen, da die revoltirten Somali zum französischen Protektorat gehören.

— Von einer wesentlichen **Zunahme des Eisenbahnbaues in Brasilien** legt eine Notiz des „Engineer" Zeugniss ab, wonach gegenwärtig allein im Staate Rio de Janeiro 1319 englische Meilen Bahnlinie im Bau begriffen sind. Weitaus der grösste Theil der Eisenbahnbauten ist vom Staate veranlasst, nur 21 Meilen werden von Privatgesellschaften gebaut. Der Staat hat eine Garantie für das zum Eisenbahnbau verwandte Kapital in weitgehendem Maassstabe übernommen; gegenwärtig hat die garantirte Summe die Höhe von 10 000 000 Milreis (etwa 23 000 000 ℳ) erreicht, und die Verantwortlichkeit des Staates für die Zinsen dieses Kapitals erreicht die Summe von etwa 1 500 000 ℳ jährlich. Ein derartiger Aufwand für die Entwickelung des Eisenbahnnetzes von Seiten eines so kleinen Staates ist als etwas ausserordentliches zu bereichnen.

---

## Allgemeines.

— **Ueber die Behandlung der Staatsbahnen im Kriegsfall** hat der schweizerische Bundesrath seinen Vertretern zum Friedenskongress im Haag bemerkenswerthe Instruktionen ertheilt. Nach den völkerrechtlichen Lehren ist das Mobiliareigenthum des feindlichen Staates rechtmässige Kriegsbeute. Vorgefundene Staatsgelder, öffentliche Kriegskassen, Verwaltungs-, Gewehr-, Proviantniederlagen und dergl. werden genommen. Die Beute gehört dem Staat. Selbst Privatgegenstände, die zu Kriegszwecken benutzt werden können — Waffen und Munitionsvorräthe, Fabriken, Maschinen und dergl. — werden genommen und benutzt. Der Okkupirende hat aber dem Eigenthümer eine Bescheinigung zu geben, die ihm als Legitimation für die Entschädigung dienen kann. Eisenbahnen mit ihrem Betriebsinventar, Telegraphen, Telephone mit ihren Leitungen und Kabeln, auch Schiffe, sind Mittel der Kriegsführung und werden daher, selbst wenn sie Privaten gehören, belegt und benutzt. Das Recht des Okkupanten an diesen Kriegsmitteln soll nur ein Gebrauchsrecht sein, beim Frieden soll die Rückgabe stattfinden. Archive, Kunstsammlungen, Bibliotheken, Kirchen, Wohlthätigkeitsanstalten, Krankenhäuser, mögen sie auch Staatsgüter sein, sollen respektirt werden. Die darin enthaltenen Werthsachen als Beute zu nehmen, ist rechtswidrig und unter civilisirten Staaten nicht mehr üblich.

Bereits im Jahre 1874 anlässlich der Brüsseler Konferenz hat der schweizerische Bundesrath seinen Vertreter dahin instruirt, er solle die Forderung stellen, die Staatsbahnen seien nach dem Kriege dem Eigenthümer zurückzugeben. Nachdem die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen beschlossen worden ist, hatte der Bundesrath um so mehr Grund, die schon an der Brüsseler Konferenz, freilich ohne Erfolg, gestellte Forderung an der Konferenz im Haag zu erneuern. Mit seiner den schweizerischen Delegirten ertheilten Instruktion steht der Bundesrath auf dem Boden der modernen Kodifikationsversuche des Kriegsrechts. Das Manuel des lois de guerre sur terre, welches im Jahre 1880 zu Oxford von den Mitgliedern des Institutes für internationales Recht einstimmig angenommen und allen Regierungen zugestellt wurde, bestimmt in Art. 51 „Le matériel de transport (chemins de fer, bateaux etc.) ainsi que les télégraphes de terre et les cables d'atterrissage (Landungskabel) peuvent seulement être séquestrés pour l'usage de l'occupant. Leur déstruction est interdite, à moins qu'elle ne soit commandée par une nécessité de guerre. Ils sont restitués à la paix, dans l'état où ils se trouvent." In Bezug auf Privatbahnen schreibt das Handbuch vor, der Feind habe bei Rückgabe derselben für den Gebrauch Entschädigung zu leisten.

Ob der schweizerische Bundesrath mit dieser Anschauung beim Friedenskongress Anklang finden wird, ist uns höchst zweifelhaft. Je klarer es wird, dass die Eisenbahnen eines der bedeutungsvollsten Werkzeuge der Kriegsrüstung sind, um so weniger wird das Recht des Siegers bestritten werden können, sie, soweit sie Staatseigenthum sind, nur gegen volle Werthentschädigung zurückzugeben, anders natürlich bei Privatbahnen.

— **Der Salonwagen des verstorbenen Fürsten Bismarck,** welchen der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1873 dem Altreichskanzler zur freien Benutzung für sich und seine Begleitung zur Verfügung gestellt hatte, soll demnächst dem Nationalmuseum in Nürnberg als geschichtliche Merkwürdigkeit einverleibt werden. Der Wagen steht schon seit Jahren unbenutzt im Bahnhofsschuppen zu Friedrichsruh.

— **Schutz elektrischer Speiseleitungen gegen Diebstahl.** Der öfter vorgekommene Fall, dass der eben aufgelegte Kupferdraht einer neuen elektrischen Bahnstrecke von Dieben nächtlicherweile abgeschnitten und mit dem bereit gehaltenen Wagen weggeschafft worden ist, gibt der „D. Zeitschr. f. Elektrotechn." Anlass zur Erörterung der Frage, wie man die werthvollen Kupferleitungen der elektrischen Bahnen durch elektrische Sicherheitsvorrichtungen schützen könne, welche jede Beschädigung durch ein Alarmzeichen melden. Für den einfacheren Fall, in welchem der Fahrdraht als einzige Zuleitung dient, gibt die genannte Zeitschrift das Mittel an, den Stromkreis für die Zeit des Nichtbetriebes als Ruhestromkreis einzurichten und mit einem Relais und einer Klingel zu verbinden, wodurch jeder Drahtbruch oder jede Durchschneidung der Leitung sofort gemeldet werden würde. Aber auch für den schwierigeren Fall, dass eine unterirdische Speiseleitung vorhanden und streckenweise mit dem Fahrdrahte verbunden wäre, würde eine Ruhestromvorrichtung noch möglich sein. Gleichzeitig wird mit Rücksicht auf die wachsende Ausdehnung der elektrischen Bahnen und die damit wachsenden Kupfermengen, die in den Fahrdrähten draussen auf den Chausseen während der Nacht ohne Ueberwachung bleiben, empfohlen, dass den Fahrdrähten ein ihnen allein zustehendes Merkzeichen von den Behörden zugebilligt werde, das leicht anzubringen wäre und jedes Drahtstück sofort als Fahrdrahtstück kennzeichnet. Am einfachsten würde sich hierfür eine längs der Oberseite des Fahrdrahtes fortlaufende Kerbrille oder eine ähnliche Marke erweisen.

— Ueber die **erstaunliche Leistung des Radfahrers Charles Murphy** in Brooklyn, der eine englische Meile in 1 Minute 5 Sekunden zurücklegte, liegen die folgenden telegraphischen Meldungen vor: Der Schauplaz der bisher unerhörten sportlichen Leistung war eine vollkommen ebene, 5 englische Meilen lange Strecke der Long Islandeisenbahn. Neben dem Schienenstrang wurde ein 50 Zoll breiter Bretterweg gelegt und Murphy fuhr hinter einem Windschilde her, das eine Lokomotive im rasenden Schnellzugstempo vor ihm dahintrug. Das Fahrrad war ein gewöhnliches, 21 Pfund schweres Bicycle mit einer Uebersetzung von 112. Schnurgerade, ohne eine Abweichung von auch nur 5 Zoll von der Geraden, sauste der Radfahrer hinter der „schrittmachenden" Lokomotive dahin, bis er gegen Ende der abgesteckten Meile das Tempo zu verlangsamen begann. Da die Lokomotive aber mit derselben Geschwindigkeit weiterfuhr und das Windschild infolge dessen etwas ferner vom Radfahrer kam, so machte sich die gewaltige saugende Wirkung desselben geltend, das Rad schwankte fürchterlich, und mit knapper Noth entging der verwegene Sportsman einem todtdrohenden Sturze. Anzuhalten war ein Ding der Unmöglichkeit und mit unverkürzter Eile wurde er vom Luftstrudel mit fortgesaugt, bis schon das Ende des Bretterweges in aller Nähe erschien. Im allerletzten Augenblick gelang es Murphy, von der Maschine abzuspringen und wider alles Erwarten kam er unverletzt auf die Füsse zu stehen. Man fand ihn athemlos und in Schweiss gebadet, mit einem Pulse, der 90 schlug. Bald hatte er sich erholt und erzählte, dass er beim Starte nervös und ängstlich gewesen sei, weil ihm plötzlich bewusst wurde, dass eine zufällige Kollision den sofortigen entsetzlichsten Tod bedeuten würde. Sein grösster Ehrgeiz ist es nunmehr, die englische Meile in einer Minute zurückzulegen.

— **Edison's Motorwagen.** Thomas Edison, der bekannte Erfinder, vollendet soeben ein Automobil, das wenigstens nach ihm alles auf diesem Gebiet Geleistete übertreffen soll. Es ist ein mit Elektrizität getriebenes Dreirad. Der Mechanismus ist einfach. Die Triebkraft soll für 150 englische Meilen ohne Neuladung vorhalten. Das Gefährt arbeitet ganz geräuschlos und ausserordentlich leicht und wird angeblich nicht mehr als ein gewöhnlicher Wagen kosten. In den nächsten Wochen soll ein erstes halbes Dutzend derselben in Newyork gefahren werden.

— **Postämter auf Rädern.** Eine eigenartige, gänzlich neue Posteinrichtung ist nach einer Mittheilung des in St. Moritz erscheinenden „Fremdenbl." in Westminster im nordamerikanischen Staate Maryland in Funktion getreten. Es handelt sich um einen von Ort zu Ort fahrenden Wagen in Form eines geräumigen Omnibus, dessen eine Breitseite einem regelrechten

Postschalter gleicht, hinter dem der sogenannte Postmaster genau dieselben Pflichten zu erfüllen hat, wie seine mehr sesshaften Kollegen in den stehenden Postämtern. Er verkauft Marken, nimmt Packete, Geldsendungen und einzuschreibende Briefe zur Beförderung an, theilt Journale, Briefe und Packete aus und lässt durch seinen Gehilfen alle am Wege liegenden Postkasten leeren. Während jeder seiner täglichen Fahrten, die früh 7 Uhr beginnen und gegen 5 Uhr Nachmittags ihr Ende erreichen, legt das reisende Postbüreau einige 80 englische Meilen der schlechtesten, durch die abgelegensten Ortschaften führenden Landwege zurück. Das Projekt rührt von einem Einwohner Westminsters her, der von der Regierung auch gleich als erster fahrender Postmaster angestellt wurde.

## Bücherschau.

— **Volkswirthschaftliche Mittheilungen aus Ungarn.** Unter diesem Titel erscheint im Auftrage des ungarischen Handelsministeriums seit Neujahr eine Vierteljahrsschrift, welche von Josef Szterenyis herausgegeben wird. (Wien 1899 bei Alfred Hölder.) Diese Zeitschrift, die gleichzeitig auch in französischer Sprache herausgegeben wird, soll die europäische Welt mit Ungarns volkswirthschaftlichen Verhältnissen und Einrichtungen bekannt machen. Nach dem reichen Inhalt des vorliegenden Heftes erfüllt sie diese Aufgabe. Von verkehrspolitischem Interesse sind die Aufsätze über die Eisenbahngesetzgebung Ungarns, über das Stadtbahnnetz von Budapest, über das Budget der ungarischen Staatsbahnen von 1899, ferner eine Zusammenstellung der grundsätzlich wichtigen Gesetze und Verordnungen in betreff des Eisenbahnwesens, sowie statistische Angaben, endlich eine sehr umfangreich angelegte Darstellung über die Binnenschifffahrt Ungarns.

## Berichtigung.

In der Abhandlung in Nr. 46 d. Ztg. über das neue am 1./13. Mai d. J. eingeführte **Betriebsreglement für den Binnenverkehr der rumänischen Eisenbahnen** muss es in der 2. Spalte auf S. 818, in der 5. Zeile des 3. Absatzes statt „das doppelte der Fracht" lauten: „den ganzen Betrag der Fracht."

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 21,278 km lange Strecke Crivitz-Parchim der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Verlegung des Wagenladungsverkehres von dem Bahnhofe Köln-Deutz nach dem Bahnhofe Köln-Deutz B. M.**

Am 12. August d. J. Abends wird der Bahnhof Köln-Deutz auch für den Wagenladungsverkehr geschlossen werden, so dass er bis auf weiteres nur noch dem Eilgutverkehr dient. Vom 13. August d. J. ab wird infolge dessen die Annahme und Auslieferung von Wagenladungen, die jetzt auf Bahnhof Köln-Deutz geschieht, ausschliesslich auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Köln in Nr. 50 Inser.-Nr. 1806 d. Ztg.)

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2735 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Anträge auf Abänderung des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 6. Juli d. J.).

Nr. 2739 vom 30. Juni d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Errichtung einer neuen Ausgabestelle in Nürnberg (abgesandt am 6. Juli d. J.).

Nr. 2776 vom 3. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den X. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 6. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Aenderung von Stationsnamen.

**Oldenburgische Staatsbahn.**

Die Station Oldenburg führt fortan zur Unterscheidung von Oldenburg in Holstein die Bezeichnung „**Oldenburg (Grossh.)**".

Oldenburg, den 1. Juli 1899. (1832)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 2. Verkehrswiederaufnahme.

Die wegen Ausbesserung der Trebelbrücke angeordnete Beschränkung des Verkehres auf der Strecke Sülze-Tribsees ist heute wieder aufgenommen worden.

Schwerin, den 4. Juli 1899. (1833)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

## 3. Güterverkehr.

**Deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I.**

Mit Geltung vom 20. August 1899 erhält die auf Seite 26 des Nachtrags I zum deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, enthaltene Anmerkung im Spezialtarif für bestimmte Stückgüter

zu Position 12a den Wortlaut:
„Gas- und Wassermesser, sowie Manometer fallen nicht hierunter"
und
zu Position 12c den Wortlaut:
„Waaren aus den unter b ausgeschlossenen Metallmischungen, sowie Gas- und Wassermesser und Manometer fallen nicht hierunter."

Berlin, am 1. Juli 1899. (1834)
Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion
zu Berlin.

Die Station Rombach wird mit Geltung vom 10. Juli d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) des Hefts 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs einbezogen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 28. Juni 1899. (1835)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 15. Juli d. J. wird die Station Neureuth in den Gütertarif badische Staatsbahnen - badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 5. Juli 1899. (1836)
Grossherzogl. Generaldirektion.

---

**Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.**

Der bestehende Ausnahmetarif für Holzstoff und Holzzellstoff hat seit 1. Juli d. J. auch für die Artikel Strohstoff und Strohzellstoff Gültigkeit.

Ebenso wird seit 1. Juni d. J. der Artikel Kastanienholzextrakt zu den bestehenden Ausnahmefrachtsätzen für Catechu und Gambir abgefertigt.

München, den 1. Juli 1899. (1837)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.**

Am 10. Juli d. J. gelangt im Verkehr von den Stationen Bestwig und St. Andreasberg des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel nach einer Anzahl bayerischer Stationen ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Blei in Blöcken, Stangen oder Mulden bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbrief auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zur Einführung.

Der Ausnahmetarif 9b für Blei in Blöcken usw. wird zu dem gleichen Zeitpunkte aufgehoben. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. Juni 1899. (1838)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.**

Auf Seite 44 des Tarifs sind mit sofortiger Gültigkeit im Ausnahmetarif Nr. 4 (Palmöl usw.) für Ludwigshafen a. Rh.-Passau-Donaulände die folgenden Frachtsätze vorzutragen:

Abth. b (5 t) 218 ₰ für 100 kg
„ c (10 „) 180 „ „ 100 „

München, den 4. Juli 1899. (1839)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Preussisch-bayerischer Verkehr.**
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. ab wird die Station Nabburg der bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Thieren aller Art in Wagenladungen in den direkten Verkehr einbezogen. Ferner werden für die Abfertigung von Grossvieh (ausschl. Pferden) in Wagenladungen sowie von Kleinvieh in gewöhnlichen Wagen aufgenommen die Stationen Cüstrin (Dir.-Bez. Bromberg), Schlawe (Dir.-Bez. Danzig), Schivelbein, Stargard i/Pom., Colbitzow und Falkenburg (Dir.-Bez. Stettin), letztere beiden Stationen jedoch nur im Verkehr mit den bayerischen Stationen Nabburg und Weiden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 29. Juni 1899. (1840)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.**
Theil IV Heft 2 vom 1. August 1893.

Mit Gültigkeit vom 20. lfd. Mts. gelangen für die Beförderung von Holz von Staro-Petrovoselo nach den Münchener Bahnhöfen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 4. Juli 1899. (1841)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.**
Theil II Heft 5 vom 1. Januar 1895.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1899 ermässigt sich im Ausnahmetarif Nr. 13 für Cellulose der Frachtsatz Hallein-Neudeck von 171 auf 167 Heller für 100 kg.

München, den 4. Juli 1899. (1842)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Hefte Nr. 4, 5 und 6 vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 kommen als Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 52 für die Beförderung von Eichenholzextrakt in Ladungen von 10000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

| Nach oder von Barcs, Station der k. k. pr. Südbahngesellschaft | für 100 kg in Mark |
|---|---|
| 1. Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen: | |
| Ebingen | 3,26 |
| Lauffen a. Neckar | 3,76 |
| Pforzheim W. B. | 3,87 |
| Reutlingen | 3,58 |
| Tuttlingen | 3,11 |
| Zuffenhausen | 3,55 |
| 2. Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen: | |
| Fahrnau | 3,49 |
| Haagen | 3,55 |
| Neckarsteinach | 4,17 |
| Pforzheim B. B. | 3,87 |
| 3. Station der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: | |
| Heissenstein | 4,00 |

München, den 4. Juli 1899. (1843)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.**
Tarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1899 werden die Stationen „Lechbruck, Rieder, Rosshaupten, Steinbach im Allgäu und Stötten am Auerberg" der Lokalbahn Markt Oberdorf-Lechbruck in den Tarif aufgenommen.

München, den 4. Juli 1899. (1844)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.**
Tarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1899 werden die Stationen Nürnberg-Nordbhf. und Nürnberg-Nordostbhf. in den Tarif aufgenommen.

München, den 2. Juli 1899. (1845)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr zwischen Rothweil in Baden und Basel bad. Bhf. für Steine, wie im Spezialtarif III, Ziffer 1 genannt, ein auf der Grundlage des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif Nr. 10) beruhender ermässigter Frachtsatz eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 2. Juli 1899. (1846)
Gr. Generaldirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 10. Juli d. J. werden eingeführt:

I. Direkte Entfernungen für die neu aufgenommene Station Bocklemünd und ermässigte Tarifkilometer für die Station Otzenrath des Bezirks Köln in Heft 1 E (Württemberg).

II. Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9a (Eisen und Stahl) für die Stationen Littfeld und Wiehl des Bezirks Elberfeld in den Heften 2 A, 2 B, 2 E und in den Heften der Abtheilungen F und G, ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9b (Eisenbahnschienen) für die Station Osnabrück Rr. Bhf. des Bezirks Münster im Verkehr mit Basel; Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 (Mineralölrückstände) für die Station Neustadt a. d. Haardt der pfälzischen Eisenbahnen im Heft 1 C; sowie Frachtsätze des Seehafenausnahmetarifs E für die Station Rombach der Reichseisenbahnen in Heft 4 B.

III. Verschiedene, auf Druckfehler beruhende Berichtigungen, wobei die Fracht der Klasse B Nienkerk-Mannheim bad. B. im Nachtrag III zum Heft 1 A von 1,08 auf 2,08 ℳ. und die Tarifentfernung Erpel a/Rhein-Ladenburg im Heft 1 D von 121 auf 221 km erhöht werden.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion ertheilt über die Höhe der neuen Frachtsätze und über die Berichtigungen Auskunft.

Köln, den 3. Juli 1899. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thunbahn ab ermässigen sich die im Tarife Theil II,

Heft 9 vom 15. März 1899 enthaltenen Frachtsätze für Thun, Station der schweizerischen Centralbahn, in Abtheilung a um 12 Cts. und in Abtheilung b um 15 Cts.

Karlsruhe, den 30. Juni 1899. (1848)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli 1899 wird die Stationsverbindung Neuhaus a. d. Peg.-Rokitzan in den Ausnahmetarif Nr. 32 aufgenommen.

München, den 3. Juli 1899. (1849)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898.**

In den Abfertigungsbestimmungen für den Verkehr mit den Stationen der Schmalspurbahn Eichstätt Bhf.-Kinding und der Lokalbahn Mellrichstadt-Fladungen sind Aenderungen eingetreten, welche bei den betheiligten Stationen erfragt werden können.

München, den 3. Juli 1899. (1850)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Schlesisch-süddeutscher Verband.**

Mit Wirksamkeit vom 15. Juli l. J. werden die Stationen Ludwigsglück und Zabrze Koksanstalt im Verkehr mit den sämmtlichen bayerischen Verbandsstationen in den Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc. einbezogen.

Die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für Zabrze Koksanstalt-Ingolstadt C. B. und München Ostbhf. treten mit Gültigkeit vom 1. September l. J. ausser Kraft. Die neuen Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, am 3. Juli 1899. (1851)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Die auf den Seiten 9 und 10 des Holzausnahmetarifs für den russisch-westpreussischen etc. Verkehr vorgesehenen Frachtsätze für Kodnia und Schitomir werden am 1. September d. J. n. St. aufgehoben. Von diesem Tage ab werden Holzsendungen von den genannten Stationen nach Danzig und Neufahrwasser bis Berditschew im Lokalverkehr der Schitomirer Bahn und ab Berditschew im direkten Verkehr abgefertigt. Ueber die durch diese Aenderung eintretenden Erhöhungen gibt unser Tarifbüreau Auskunft.

Danzig, den 29. Juni 1899. (1852)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.**

Für die Stationen Argenthal des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz und Zimmerode des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel treten mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab Ausnahmefrachtsätze für den Versand von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb in Kraft. Näheres bei den Abfertigungsstellen und der unterzeichneten Verwaltung.

Essen, den 26. Juni 1899. (1853)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil V Heft Nr. 1 vom 1. November 1897. Saarkohlentarif nach Oesterreich.)

Mit 1. August 1899 gelangt zu dem vorbezeichneten Tarifhefte der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen des Haupttarifes und wird auf Verlangen kostenlos abgegeben.

München, den 3. Juli 1899. (1854)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-ungarischer Verband.**
Theil II Heft 1.

Der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 17 für Eisen- und Fichtenholzextrakt etc. zwischen Mitrovicz-Szávapart und Sprottau auf Seite 191 des oben bezeichneten Tarifs wird mit sofortiger Gültigkeit auf 353 ₰ für 100 kg berichtigt.

Breslau, den 3. Juli 1899. (1855)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburg.-württembergischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1899 gelangt zum Tarif vom 1. März 1899 der Nachtrag 1 zur Einführung. Der Nachtrag enthält unter anderem Entfernungen für die württemb. Stationen Kirchheim u/Teck und Oethlingen, sowie neue Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Mülhausen der Reichseisenbahnen.

Stuttgart, den 1. Juli 1899. (1856)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Die Station Rodingen Grenze der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn wird mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. ab in den Ausnahmetarif Nr. 11 vom 10. Juli 1898 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach rheinisch-westfälischen Stationen aufgenommen. Für Sendungen ab Rodingen Grenze kommen die für die Station Athus P. H. bestehenden Ausnahmesätze in Anwendung.

Essen, den 5. Juli 1899. (1857)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Saarkohlenverkehr nach der Nordostschweiz.** (1858)

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 17. Dezember v. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass gleichwie im Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz (Kohlentarif Nr. 14 vom 1. April d. J.), auch im Saarkohlenverkehr nach der Nord- und Ostschweiz (Kohlentarif Nr. 12 vom 10. Juni 1897) auf der Station Muttenz für die daselbst zur Reexpedition kommenden Kohlen- und Kokssendungen, über welche nicht rechtzeitig verfügt wird, ebenfalls die niedrigere Wagenverzögerungsgebühr von 8 Frcs. für den ersten, 4 Frcs. für den zweiten und 5 Frcs. für jeden weiteren angefangenen Tag von der reexpedirenden Firma zur Erhebung kommt.

St. Johann-Saarbrücken, 4. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-italienischer Verband.**

Am 1. August tritt ein Berichtigungs- und Ergänzungsblatt zu den deutsch-italienischen Gütertarifen, Theil II Abth. A und Ausnahmetarif 2, in Kraft. Dasselbe enthält unter anderem Sammelladungstaxen für den überseeischen Verkehr mit Genua und Venedig via Gotthard.

Strassburg, den 1. Juli 1899. (1859)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.**

Die Stationen Breedevoort und Klarenbeek der holländischen Bahn werden mit dem heutigen Tage in den Gütertarif aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen nähere Auskunft.

Dortmund, den 3. Juli 1899. (1859a)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**
(Einführung ermässigter Frachtsätze für Bettfedern [russ. Herkunft] von Podwoloczyska [Bhf.] trs. nach Prag.)

Mit Gültigkeit vom 9. Juli 1899 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für Transporte von Bettfedern (russ. Herkunft) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens:

a) 5000 } kg für den Frachtbrief und
b) 10000 } Wagen

von Podwoloczyska (Bhf.) trs. nach Prag St. E. G. und Oe. N. W. B. nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

a) 706 } Heller für 100 kg.
b) 658 }

Für die Abfertigung vorstehender Sendungen sind die Bestimmungen des vom 1. August 1895 gültigen Tarif-Theil II, Heft 1 für den österr.-ungar.-russischen Grenzverkehr maassgebend.

Wien, am 3. Juli 1899. (1860)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Verdingungen.

**Verdingung.**

Die Ausführung der Oberbauarbeiten auf der Neubaustrecke Naumburg-Deuben soll in 2 Loosen getrennt oder zusammen vergeben werden. Die einzelnen Loose umfassen die Verlegung von ca. 7000 bezw. 14000 m Gleis und das Einbauen von ca. 10000 bezw. 20000 cbm Bettungsmaterial. Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 30. d. Mts. ab im Büreau der königlichen Bauabtheilung in Naumburg zur Einsichtnahme aus.

Die Bedingungen können gegen postfreie Einsendung von 2,40 ℳ ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Ausführung des Oberbaues Naumburg-Deuben“

bis zum 17. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart etwa erschienener Bieter stattfinden wird, an die genannte Bauabtheilung einzureichen.

Zuschlagsfrist 28 Tage.

Erfurt, im Juni 1899. (1861)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues für das II. Gleis über den Klonitzkanal (Stützweite 29,50 m) in Station 4,0 + 14 der Strecke Kandrzin-Deutsch-Rasselwitz (rund 49,6 t Flusseisen, 0,4 t Flussstahl und 2,1 t Flussstahlguss) soll öffentlich vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Büreau, Zimmer 99 zur Einsicht aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 7 ℳ. in baar für die Zeichnungen und 0,50 ℳ. für die Bedingungen von dort bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 15. Juli, Vorm. 11 Uhr, zu welcher Zeit Eröffnung der eingegangenen Angebote im Beisein der etwa erschienenen Bieter stattfindet, postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 1. Juli 1899. (1862)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Voranzeige.

Im Laufe dieses Monats kommen die Böschungs- etc. und Maurerarbeiten für die Theilstrecke Wildpark-Wustermark in 2 Loosen zur Ausschreibung. Es handelt sich um rund 270 000 bezw. 170 000 cbm Erdförderung mit langen Transporten und um rund 4 800 bezw. 2 600 cbm Beton-, Grund- etc. Mauerwerk. Das Mauerwerk soll im wesentlichen in diesem Jahre, die Erdarbeiten bis 1. September bezw. 1. August 1900 fertiggestellt werden. Da für die Berechnung der Angebotspreise nur eine sehr kurze Frist gegeben werden kann, so wird auf der unterzeichneten Bauabtheilung vom 10. d. Mts. ab mündliche Auskunft über Trasse, Bauwerke, Lieferungen und Bedingungen ertheilt.

Potsdam, den 1. Juli 1899. (1863)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**Verdingung.**

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von fünf Wandkrähnen von 1 250 kg Tragfähigkeit für die Güterschuppen auf Bahnhof Sensburg, Nordenburg, Angerburg, Heilsberg und Seeburg soll vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 0,60 ℳ. für ein Heft und 10 ₰ Porto für postfreie Zusendung abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von fünf Wandkrähnen" bis spätestens zum Termin, den 21. Juli 1899, Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Königsberg, den 21. Juni 1899. (1864)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung**

der Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Staaker-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten, sowie der Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten einschliesslich Lieferung der erforderlichen Materialien zur Herstellung von Hochbauten auf Bahnhof Gronau der Eisenbahnneubaustrecke Gandersheim-Bodenburg-Düngen/Elze und zwar:

eines Empfangsgebäudes mit Güterschuppen, eines Neben- und Magazingebäudes sowie eines Dienstwohngebäudes mit Nebengebäude für zwei Beamte.

Termin: Donnerstag, den 20. Juli 1899, Vormittags 11½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Elze (Hannover) Fluthstrasse 18.

Lagepläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ. in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze, nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 1. Juli 1899. (1865)

Königliche Eisenbahndirektion

---

**Verdingung.**

Für den Bau der Eisenbahn von Goldap nach Stallupönen soll die Lieferung von 1 747 600 kg Portland-Cement in 2 Loosen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte werden von dem Centralbüreau hierselbst für 0,55 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Cement zum Bau der Neubaulinie Goldap-Stallupönen" bis spätestens zum Termin, den 14. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg, den 27. Juni 1899. (1866)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 5 Paar gekuppelten Drahtzugschranken an der Strecke Neumünster-Oldesloe soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Büreau der unterzeichneten Inspektion während der Dienststunden aus, können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ. bezogen werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 26. Juli, Vorm. 10 Uhr nach hier einzureichen.

Oldesloe, den 4. Juli 1899. (1867J)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

---

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Die Lieferung nachstehender Werkzeugmaschinen soll vergeben werden:

1. eine Shaping Maschine;
2. eine Schraubenschneidemaschine;
3. eine freistehende Bohrmaschine;
4. eine Leitspindeldrehbank;
5. eine Bohrmaschine mit elektrischem Antrieb.

Die Bedingungen sind von der Kanzlei des Unterzeichneten zu beziehen gegen Vergütung von 60 ₰.

Die Angebote, welche den Preis und die kürzeste Lieferzeit enthalten sollen, sind mit entsprechender Aufschrift, verschlossen und portofrei längstens bis 27. Juli lfd. J., Vormittags 10½ Uhr an den Maschineningenieur der Main-Neckarbahn in Darmstadt einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 28. Juni 1899. (1868)

Der Maschineningenieur.

---

**Verdingung.**

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Muschaken der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg soll die ca. 518 m lange Krahnleitung einschliesslich Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Muschaken" bis spätestens zum Termin den 22. Juli 1899, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 28. Juni 1899. (1869)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 5. Verkauf von Altmaterialien.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mittwoch, den 19. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und den Werkstätten zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter 40 Stationsglocken mit Schwengel und Trägern, 2 Schiebebühnen, 4 Drehscheiben und verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 30. Juni 1899. (1870)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

## 6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von Kohlenlösche und Kohlenrückstände, welche aus den Rauchkammern, Aschkästen und Feuerkisten gewonnen werden.

Die im diesseitigen Bezirk sich ansammelnde Kohlenlösche etc. soll vorläufig auf etwa ein Jahr verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am **Dienstag, den 18. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis 5. August 1899.**

Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Angebotbogen werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau Zimmer 416 hierselbst, abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 26. Juni 1899. (1871)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 52. | 12. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die neuere Geschichte der österreichischen Eisenbahnen.

Das nunmehr zum Abschlusse gebrachte grosse litterarische Werk, welches der österreichische Eisenbahnbeamtenverein unter dem Titel „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ als Fest- und Huldigungsgabe zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum des Kaisers herausgegeben hat, enthält neben einer Reihe ausgezeichneter Monographien aus den verschiedenen Zweigen des Eisenbahnwesens eine besonders bemerkenswerthe Abhandlung über die neuere Geschichte der österreichischen Eisenbahnen von 1867 bis zur Gegenwart. Die Bearbeitung dieses schwierigsten und wichtigsten Abschnittes der österreichischen Eisenbahngeschichte hat Hofrath Konta übernommen, welcher durch seine bis 1892 fortgesetzten Jahrbücher eine verlässliche Grundlage für die Bearbeitung der österreichischen Eisenbahngeschichte geschaffen, und durch seinen für die Röll'sche Encyklopädie gelieferten grossen geschichtlichen Beitrag über den Ursprung und die Fortentwickelung der österreichischen Eisenbahnen, sowie durch seine sonstigen in Fach- und Zeitschriften veröffentlichten historischen und statistischen Abhandlungen über die Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie seit länger als 30 Jahren schon beträchtlichen Antheil an der Eisenbahnlitteratur genommen, somit volle Gewähr für das Gelingen der übernommenen schwierigen Aufgabe geboten hat. Seine Arbeit stellt sich als ein Band von 426 doppelspaltigen Seiten dar, welcher „Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart“ betitelt ist. Trotz der Gedrängtheit der Ausführungen hält die Konta'sche Arbeit alle auch nur halbwegs bedeutsamen Geschehnisse fest und beschränkt sich nicht auf eine blosse Aneinanderreihung von Thatsachen, lässt ihnen vielmehr auch eine kritische Behandlung angedeihen; sie bewegt sich auch nicht ausschliesslich auf dem Gebiete der allgemeinen Geschichte des Eisenbahnwesens, sondern zieht auch die politischen, gesetzgeberischen und wirthschaftlichen Momente, welche dessen Entwickelung beeinflussten, in Erörterung. Nach einem kurzen Rückblicke auf die Kindheit des österreichischen Eisenbahnwesens und dessen Entfaltung bis zum Jahre 1866 nimmt die Schilderung ihren Ausgang von dem Zeitpunkte, in welchem „die Waffen niedergelegt und die Völker wieder zu friedlicher Arbeit zurückgekehrt waren“ und der Kaiser durch seine Fürsorge für die Bahnen Mährens, welches Land vom Kriege hart betroffen war, dem Eisenbahnbau frisches Leben einhauchte. Der Verfasser erörtert zunächst die allmähliche Verpflanzung der neuen Thätigkeit in die verschiedenen Länder der Monarchie, das Entstehen der „mährisch-schlesischen Nordbahn“, die Herstellung des Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahngesellschaft, die verschiedenen Phasen der Finanzirung und Ausführung der Kaiser Franz Josef- und der Kronprinz Rudolfbahn, den Ausbau der galizischen und anderer Bahnen; dann führt uns Konta die Gründung der beiden Nordwestbahnen und den ihr vorausgegangenen Konkurrenzkampf der Konzessionswerber vor. Inzwischen ist der dualistischen Gestaltung der Monarchie und der daraus hervorgegangenen Aenderungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gedacht, wie auch der bald danach durchgeführten Verbesserungen und Neuerungen (Reformtarif, Haftpflichtgesetz), von denen insbesondere die Gewährung langjähriger Steuerbefreiung für neue Bahnen hervorzuheben ist, weil sie in das Garantiesystem Bresche legte und den ersten Anstoss gab zu der nun immer rascher zunehmenden Vermehrung der Schienenwege. Wie die weiteren Ausführungen ersehen lassen, gingen übrigens den Konzessionirungen nichtgarantirter Bahnen noch einige der alten Art voraus, so jene der Pusterthalbahn (Villach-Franzensfeste), der Voralberger Bahn, des Umbaues der „Ersten österreichischen Eisenbahn“ (d. h. der Linz-Budweiser Pferdebahn) und der I. ungarisch-galizischen Verbindungsbahn, welche

letztere eine sehr interessante Entstehungs- und Baugeschichte aufzuweisen hat — und auch inmitten der Gründungsära folgten noch Konzessionirungen unter Staatsgarantie nach (ungarische Westbahn, Albrechtbahn, mährische Grenzbahn, Salzburg-tiroler Bahn und die Fortsetzungsstrecken der südnorddeutschen Verbindungsbahn). Dass alle die Gründungen, welche diese Aera gezeitigt hat, ihre ausführliche Beschreibung gefunden haben, ist geradezu selbstverständlich; doch auch die Auswüchse jener Zeit sind freimüthig blosgelegt, wovon die Mittheilungen über die Centralbahn, Dniester Bahn, Kaschau-Oderberger Bahn, Albrechtbahn beredtes Zeugniss geben. An diese Darlegungen reiht sich die Aufzählung der zu Beginn der 70er Jahre eingeführten Reformen: einheitliche Signalisirung, staatliches Betriebsreglement usw., und hieran wieder die Entrollung des Bildes, welches das Eisenbahnwesen beim Ausbruche der wirthschaftlichen Krisis vom Jahre 1873 geboten und wie sich die Wirkung der letzteren geäussert hat. Nun folgt die Besprechung der zur Eindämmung des Niederganges getroffenen Maassnahmen. Zu diesen zählten: die Nothstandsbauten, unter denen sich übrigens wieder einige wahre Schmerzenskinder (Pilsen-Eisenstein, Südwestbahn), aber auch schon die ersten Ansätze zur Wiederaufnahme des staatlichen Eisenbahnbaues befanden; das Kuratorengesetz und im Zusammenhange damit die Einführung von Eisenbahngrundbüchern; das Zurückgreifen auf die Gewährung von Staatsgarantien usw. Ein längeres Kapitel ist der Sequestration der Lemberg-Czernowitzer Bahn und den Untersuchungen gegen die leitenden Persönlichkeiten dieser und der Carl Ludwigbahn gewidmet. Hierauf finden noch die Schicksale des am 29. Oktober 1875 dem Parlamente vorgelegten Regierungsprogramms über die Reformirung des Eisenbahnwesens und die Vorsorge für den Ausbau des Schienennetzes, dann die missglückten Fusionsversuche ihre Erörterung. Eine gedrängte Darstellung der Anfänge des Lokalbahnwesens schliesst den Rückblick auf das Jahrzehnt 1867—1876; dieses darf wegen des mächtigen Zuwachses, den das österreichische Bahnnetz damals gewonnen — 70 Bahnen in der Gesammtlänge von 7 000 km — wie nicht minder wegen der Mühen und Kämpfe, welche diese Errungenschaft gekostet hat und „wegen der lehrreichen Begleiterscheinungen sowohl des grossartigen Aufstieges, als wie des ihm nachgefolgten heftigen Rückschlages, insbesondere aber auch wegen der mannigfachen Neuerungen und Verbesserungen, welche es dem österreichischen Eisenbahnwesen gebracht hat, stets einen hervorragenden Platz in der österreichischen Eisenbahngeschichte beanspruchen.“

Die weiteren Auseinandersetzungen beginnen mit der Kennzeichnung der allgemeinen Lage. Die Nachwirkungen der Krisis äusserten sich wohl nicht mehr in akuten Bedrohnissen der einzelnen Unternehmungen; „denn was schwer krank gewesen — war entweder schon vom Geschicke ereilt oder mühselig so weit gestützt, dass es noch halbwegs fortbestehen konnte; was aber von einer vorübergehenden, sei es wirklichen, sei es angedichteten Kränklichkeit oder Schwäche befallen gewesen, hatte inzwischen Zeit gefunden, allmählich von innen heraus zu gesunden und zu erstarken. Chronische Folgeübel machten sich jedoch noch fortgesetzt geltend. Das Vertrauen wollte nicht zurückkehren, die Unternehmungslust nicht wieder erwachen.“ Daran war, wie es damals hiess, die Unsicherheit der Garantieverhältnisse mit schuld, welche wieder in der von der Regierung versagten Deckung der Betriebsdefizite garantirter Bahnen ihre Ursache hatte. Zur Beseitigung der letzteren wurde das sogenannte Sequestrationsgesetz vom 14. Dezember 1877 geschaffen, welches die Gewährung von Staatsvorschüssen zur Deckung von Betriebskostenabgängen gestattete, zugleich aber auch die Regierung ermächtigte, die betreffenden Bahnen, wie auch überschuldete Bahnen überhaupt, bei Zutreffen bestimmter Voraussetzungen, in Betrieb zu nehmen oder auch ganz zu erwerben. Damit war ein Wendepunkt in der Eisenbahnpolitik eingetreten, „die Fahne der Eisenbahnverstaatlichung zum zweiten Male in Oesterreich entrollt“. Nach Anführung der damals noch unternommenen Reformen (als: einheitliche Signalordnung, Regelung der Personentarife, Expropriationsgesetz, Austragung von Zwistigkeiten hinsichtlich der Auslegung von Garantiebestimmungen) kommt die Trennung der Südbahn bezw. ihre Umwandelung in eine rein inländische Unternehmung — eine Maassnahme, „welche seit 15 Jahren anhängig und Gegenstand der Bemühungen von fünf österreichischen Handelsministern gewesen“ — zur Sprache. Sodann folgt ein eigenes Kapitel über die „Sanirungen“, welches lehrreiche Tabellen der glücklich bewirkten „Selbstsanirungen“ und der Art und Weise ihrer Bewerkstelligung, sowie eine schonungslose Zergliederung jener Aktionen enthält, bei denen (wie beispielsweise bei der Graz-Köflacher Bahn, mährisch-schlesischen Centralbahn, Dux-Bodenbacher Bahn) „Finanzkünste, welche auf Sanirungsg e s c h ä f t e abzielten“, im Spiele gewesen. Daran schliessen sich an: Darlegungen der Ursachen und des Verlaufes des „Währungsstreites“ (Kuponprozesse) und der zu seiner Beilegung ergriffenen Maassnahmen, deren erspriesslichste die Konvertirung der Prioritäten gewesen (aus einer tabellarischen Uebersicht des Fortganges der Konvertirungen ist zu ersehen, dass sie von 1880 bis 1890 rund 770 000 000 fl. umfassten). Es folgen sodann Mittheilungen über Schaffung des ersten Lokalbahngesetzes und über die Gründung der ersten grösseren Lokalbahnunternehmungen, darunter auch der ersten Dampftramways in Oesterreich, ferner über die „Wiederaufnahme des Staatsbetriebes im grossen Stile“, die erste Anwendung des Sequestrationsgesetzes gegenüber der Kronprinz Rudolfbahn, über die Eröffnung der eigentlichen Verstaatlichungsthätigkeit durch Uebernahme der Elisabethbahn und der Vorarlberger Bahn in den Staatsbetrieb und die Errichtung einer eigenen k. k. Direktion für denselben. Neben diesen Mittheilungen bieten jene über die Zweitheilung der Staatseisenbahngesellschaft ein besonderes Interesse; denn sie legen dar, wie die Pariser Grossaktionäre „mit Hilfe einer kleinen Palastrevolution“, d. h. mit Umgehung der Wiener Geschäftsleitung und in aller Stille einen Vertrag mit der ungarischen Regierung vereinbarten, welcher den damals scharf zugespitzt gewesenen Streitigkeiten mit der letzteren ein Ende bereitete, doch auch „die Einheitlichkeit des Unternehmens aufhob und die alten Traditionen der Gesellschaft hinwegwischte“. Mehr als 90 Spalten sind dann den Monographien der um jene Zeit zur Ausführung gelangten staatlichen Linien gewidmet. Von diesen nach Form und Inhalt trefflichen Einzelgeschichten verdienen namentlich jene der grossen Linien: Arlbergbahn, galizische Transversalbahn, böhmisch-mährische Transversalbahn volle Aufmerksamkeit; denn sie veranschaulichen den langen Leidensweg, welchen die Projekte durchzumachen hatten, ehe sie zur Verwirklichung gelangten. Die Geschichte der Arlbergbahn reicht bis in das Jahr 1847, jene der beiden anderen Bahnen bis 1854 bezw. 1863 zurück. Es folgt nun eine Besprechung der weiteren Verstaatlichungen (Franz Josefbahn, Pilsen-Priesener Bahn, Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn) und der hierdurch nothwendig gewordenen Ausgestaltung der Staatseisenbahnverwaltung, Errichtung der „k. k. Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen“, und nachher eine umfassende Darstellung des Herganges der Neukonzessionirung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowie des heftigen Widerstreites, der sich hiergegen auf Seite derjenigen erhoben hatte, welche der Meinung anhingen, dass das ablaufende Privilegium nicht mehr erneuert, sondern die Verstaatlichung dieser Unternehmung platzgreifen solle. Mit der Neueinrichtung der Nordbahn als Privatunternehmen schlossen die wichtigsten Begebenheiten des Jahrzehnts 1877—1886. Gleichwohl hat ihm das Verstaatlichungswerk die Signatur gegeben. Sein zweites Kennzeichen ist die Entwickelung des Lokalbahnwesens.

Das Jahrzehnt von 1887—1896 „gehört erst der Halbvergangenheit an; Personen und Dinge stehen noch in frischen Farben vor uns. Dies erleichtert den Aussenanblick, erschwert aber in mancher Beziehung das Urtheil über das Wahrgenommene. Wir müssen also bemüht bleiben, unseren Betrachtungen die Unbefangenheit zu wahren.“ — Das sagt der Verfasser, und das

hielt er auch. Er macht uns mit den Ursachen der grossen, für das staatliche Betriebsnetz nothwendig gewordenen Nachschaffungen und Vervollständigungsbauten und mit der Art und Weise der Deckung dieser Erfordernisse bekannt, bespricht dann die Schaffung des neuen (zweiten) Lokalbahngesetzes vom 17. Juni 1887 und einiger anderen wichtigen Neuerungen (technische Einheit im Eisenbahnwesen, Unpfändbarkeit der Fahrbetriebsmittel usw.), ferner die Finanzoperationen verschiedener Bahnen, gedenkt auch der gescheiterten Orientbahnprojekte der Staatseisenbahngesellschaft und des anderweitigen Ausbaues der grossen Schienenstrasse nach dem Goldenen Horn, und geht sohin auf die Fortsetzung der Verstaatlichungsthätigkeit über. Diese betraf jetzt die ungarisch-galizische und die ungarische Westbahn, demnach gemeinsame, d. i. solche Bahnen, welche „in beiden Reichshälften gelegen waren, jedoch ein einheitliches Kapital und eine einheitliche Verwaltung besassen und dieserwegen, wie auch weil sie als das „eiserne Band" der beiden Staatsgebiete gegolten hatten, gegen jede vorzeitige, d. h. vor Ablauf der konzessionsmässigen Fristen eintretende Trennung und Einlösung gefeit schienen" — und erstreckt sich alsbald auf die Lemberg-Czernowitzer Bahn, deren rumänische Linien kurz vorher dem gleichen Loose verfallen waren. Im weiteren finden die Bedachtnahmen auf die Vermehrung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Betriebes (Investitionen) und auf die Förderung der Reiselust und des Güteraustausches (Kreuzerzonentarif und neuer Gütertarif) sowie die Fürsorge für das Personal, bei welcher auch „der Flügelschlag der neuen Zeit nicht überhört" wurde (Unfallversicherung und Krankenversicherung) ihre Erörterung. Dem folgt eine Darstellung der Fortschritte des Lokalbahnwesens und der Verstaatlichung (Carl Ludwigbahn) sowie Aenderungen in der Staatseisenbahnverwaltung. Nicht minder sorgsam sind die damals auf öffentliche Kosten in Bau genommenen neuen Linien behandelt, unter denen die Wiener Stadtbahn mit ihrem ein Vierteljahrhundert alten Werdeprozesse einen ersten Platz einnimmt. Zwischen diesen und den weiteren Verstaatlichungen, welche diesmal ausser einigen Hauptbahnen (böhmische Westbahn, mährisch-schlesische Centralbahn usw.) auch eine erhebliche Anzahl von Lokalbahnen umfassten, ist eine kurze Darstellung der damals bewirkten Reformen eingeschaltet, von denen besonders zu erwähnen sind: die Einführung der „mitteleuropäischen Zeit", des „Internationalen Uebereinkommens über den Frachtenverkehr", des mit diesem Uebereinkommen und mit der „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" in Einklang gesetzten neuen Betriebsreglements usw. Natürlicherweise ist zeitgerecht auch des (dritten) Lokalbahngesetzes vom 31. Dezember 1894 gedacht. Die eben erwähnten Verstaatlichungen galten allgemein nur als der Anfang einer noch weiter ausgreifenden Aktion; nachdem aber diese und auch eine spätere theilweise Wiederaufnahme derselben scheiterte, blieben jene vorläufig die letzten Erwerbungen für den Staat. Gleichwohl hatte das staatliche Betriebsnetz bereits eine Ausdehnung gewonnen, welche eine gänzliche Umformung der Staatseisenbahnverwaltung unerlässlich machte. Mit der ausführlichen Erörterung dieser wichtigen Frage, die in der Loslösung der Eisenbahnagenden vom Handelsministerium und der Errichtung des Eisenbahnministeriums gipfelte, und mit dem Abrisse der am 1. August 1896 voll in Wirksamkeit getretenen neuen Organisation war die Aufgabe, welche dem Verfasser gestellt gewesen, beendet.

Unter vielen Mühen und Opfern ist es, wie der Verfasser in seinem zusammenfassenden Schlusswort sagt, gelungen, das österreichische Eisenbahnwesen auf den heutigen, achtunggebietenden Stand seiner Entwickelung zu bringen.

Oesterreich hat die erste für den öffentlichen Verkehr bestimmte Eisenbahn auf dem europäischen Festlande geschaffen (Linz-Budweis), desgleichen die von der ganzen Welt bewunderte erste Ueberschienung der Alpen (Semmeringbahn) und zugleich die Erbauung der ersten Berglokomotiven für Adhäsionsbetrieb; Oesterreich war es daher, welches dem Eisenbahnverkehre Wege erschloss, die für ihn vordem als unzugänglich galten, und Oesterreich war es, welches mit diesem kühnen Vorgehen dem Eisenbahnbaue eine neue Richtung gab und die Ingenieurkunst auf eine früher ungeahnt hohe Stufe hob.

Späterhin kamen noch andere mächtige Ausführungen hinzu, bei denen die Errungenschaften der Technik in immer neuem Glanze erstrahlten. Die Karstlinien, die Brennerbahn, die Pusterthalbahn, die Bahnbauten an den Karpathen und die Arlbergbahn sind unvergängliche Denkmale der Meisterschaft der wackeren österreichischen Ingenieure.

Und nachdem das Netz der Hauptbahnen schon ein weit ausgebildetes gewesen, begann die Entstehung der örtlichen Schienenwege, welche — dank ihrer regen Förderung von Seiten des Staates und der Länder — nunmehr überall hervorwachsen und so die Vollendung des Gesammtnetzes in hohem Maasse beschleunigen.

Gleichen Gang mit den baulichen Schöpfungen hielten die Neuerungen und Vervollkommnungen in der Bauart der Fahrbetriebsmittel, in den Einrichtungen für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes sowie in jenen für die Beschleunigung und Verwohlfeilung des Verkehres.

Bedeutende Fortschritte machte auch die Gesetzgebung und Verwaltung, die Pflege der Verbände und der grossen internationalen Vereinbarungen, die einheitliche Gestaltung der Tarife sowie der Transport- und Betriebsvorschriften, die Freizügigkeit der Fahrbetriebsmittel, die Fürsorge für das Personal, die Regelung der Dienst- und Lohnverhältnisse, die Schaffung und Ausgestaltung der Unfall- und Krankenversicherung usw.

Es ist also vieles und grossartiges geleistet worden; doch bleibt noch immer genug zu wirken und manches Problem zu lösen übrig. Die Tauernbahn und die zweite Verbindung mit dem Meere, von der Triest sein Heil erwartet, stehen, wie der Verfasser hervorhebt, bereits im Vordergrunde der Erörterung, der Ausbau der dalmatiner Bahn und deren Anschluss an das Bahnnetz der Monarchie harren sei langem der Verwirklichung; die Lokalbahnbewegung ist in erfreulichem Wachsthum begriffen, und die technische Vervollkommnung der schon vorhandenen Schienenwege muss stets fortgesetzt werden.

Ebenso wird es auf dem weiten Gebiete der Verwaltung stets neues zu schaffen geben, sowohl im inneren Eisenbahndienste, als auch zur Befriedigung der Wünsche der Bevölkerung und zur Austragung der aus dem Zuge der Zeit hervorgehenden wirthschaftlichen und sonstigen Fragen.

Was da zu vollbringen bleibt, wird zunächst die Arbeit der Generation in Anspruch nehmen, welche sich jetzt dem Dienste des Eisenbahnwesens widmet. Mögen darum — mit diesen Worten schliesst Konta seine interessante Arbeit — die jungen Kräfte liebevoll erhalten und verwalten, was die Alten geschaffen, es rührig fortentwickeln, Schiene an Schiene und Linie an Linie reihen, bis die Eisenstrassen in die fernsten Winkel des theuren Vaterlandes reichen und die Segnung der Kultur, den Wohlstand und die Zufriedenheit allüberallhin tragen unter den schirmenden Fittigen des ruhmreichen österreichischen Doppelaars!

---

# Neue durchgehende Verbindung zwischen England und Irland.

Die „Railway News" berichten über eine sehr bedeutsame Verbesserung der Verkehrsmittel zwischen diesen beiden Inseln.

Mit der Entwickelung der Industrie in den südlichen Grafschaften von Wales steht das Aufblühen ihres Handels und damit das Bedürfniss stetiger Erweiterung und Vervollkommnung der Eisenbahnverbindungen, welche nach den wichtigeren Centren des Vereinigten Königreiches führen, in engem Zusammenhange. Die Westbahngesellschaft war stets bemüht, den Anforderungen des irischen Verkehres Rechnung zu tragen, und brachte ihm grosse Opfer, wie sie seiner Zeit schon durch den Bau des Tunnels unter dem Severn bekundete. Die Entwickelung von Südwales ist jedoch in den letzten Jahren beständig und so rasch weiter gegangen, dass die Verbindung über Bristol den Bedürfnissen nicht mehr genügt und ergänzende schnellere Verbindungen mit der Hauptstadt dringend erforderlich werden.

Die Gesellschaft ist jetzt im Begriff, eine Linie zu vollenden, die sehr günstige Steigungsverhältnisse hat und den Weg nach Südwales erheblich abkürzen, die Hauptlinie über Bristol erheblich entlasten wird. Diese Umgehungslinie, welche ebenfalls den Severntunnel benutzt, wurde im Jahre 1896 genehmigt. Sie ist 49,8 km lang, zweigt von der Hauptstrecke, die nach Bristol führt, an einem etwas westlich von der Station Wootton Bassett gelegenen Orte ab, durchquert die Grafschaft Wilt, ferner die Grafschaft Gloucester. Dann schliesst sie an die Westbahnlinie Bristol-Südwales am südlichen Ende der Station Patchway an.

Die neue Linie wird den Weg von London nach Südwales um 17,6 km verkürzen und man erwartet von ihr eine ganze Reihe wichtiger Verbesserungen. Besonders wird hoch angeschlagen, dass zwischen Patchway und Swindon eine bessere Gradiente von 1:300 für die schweren Durchgangszüge gewonnen wird, statt der gegenwärtig zu überwindenden Steigung von 1:100 im Boxtontunnel und auf dem Wootton Bassettdamme, und der Steigung von 1:60, welche sich auf eine Länge von 8 km zwischen Gloucester und Swindon erstreckt; sie wird ein bisher der Eisenbahnverbindungen entbehrendes reiches Landbau- und Weidegebiet durchschneiden, dasselbe in direkte Verbindung mit London, Bristol, Newport, Cardiff und anderen bedeutenden Geschäftsmittelpunkten bringen und lebhafte Handelsbeziehungen entwickeln. Die Kapitalien für den Bau einer Schleife, welche bei Filton den Anschluss der neuen Linie an die Bristol-Südwales Gemeinschaftslinie bezweckt, sind ebenfalls gesichert. Durch diese Schleife wird eine Hilfslinie nach Bristol und dem Westen des Landes geschaffen, die gleichfalls eine Verkürzung der Entfernung und zwar um 3,2 km einträgt.

Die neue Bahn hat drei Tunnel; der erste führt durch den Cotswold zwischen Acton Turville und Chipping Sodbury; er hat 4 km Länge. Der zweite, in der Nähe von Alderton, hat eine Länge von 0,4 km, der dritte, bei Wootton Bassett, von 0,2 km. Ferner waren vier Viadukte und etwa hundert Brücken zu errichten. Im ganzen werden sieben Stationen vorhanden sein: Brinkworth, Somerford, Hullavington, Badminton, Sodbury, Coal Pit Heath und Winterbourne. Vier Stationen werden je vier durchlaufende Gleise erhalten, damit Eilzüge auf einem der mittleren Gleise durchfahren können, wenn ein Personenzug auf dem Gleise unmittelbar neben dem Bahnsteig hält.

Die Westbahn hat sich ferner mit der Mittellandbahn betreffs Herstellung eines Anschlusses bei Yate an die Bristol-Gloucesterlinie, sowie über die Mitbenutzung der letzteren bis Berkeley Road, wo der Anschluss an die Berkeleyabzweigung des Severn- und Wyeunternehmens erfolgen soll, ins Einvernehmen gesetzt. Die Westbahn wird demnach über drei Eisenbahnverbindungen mit Südwales verfügen, eine durch den Severntunnel, eine über die Berkeleyabzweigung und eine dritte über Gloucester.

Nachdem sich so die Gesellschaft eine in jeder Hinsicht günstige Linie nach Südwales gesichert hatte, war sie darauf bedacht, eine gleich gute Verbindung mit Fishguard herzustellen, das, wie aus beistehendem Kärtchen ersichtlich, beträchtlich näher an Irland liegt als Holyhead und eine kürzere Verbindung mit dem Süden und Südwesten Irlands darstellt, als die Linie über Holyhead und Dublin. Dieser Gedanke kam in folgender Weise zustande. Vor einigen Jahren gelangten mehrere Unternehmer in den Besitz einer kurzen Eisenbahnstrecke in Pembrokeshire, ferner eines Theils einer verlassenen Linie und anderer Anlagen. Sie kamen auf den Gedanken, durch weitere Erwerbungen und Erweiterungen auf beiden Seiten des irischen Kanals eine neue von den bestehenden Linien unabhängige Eisenbahnverbindung im Süden Irlands herzustellen, und diese mit dem Süden Englands in Beziehungen zu bringen. 1898 erwirkten sie denn auch eine Bill, durch welche die gewünschten Erweiterungen genehmigt wurden. Da sie jedoch nicht über grosse Geldmittel verfügten, wandten sie sich mit ihrem Vorhaben an die zwei mächtigsten Gesellschaften auf beiden Seiten des Kanals, an die englische Westbahn und die irische Süd- und Westbahn. Es kam zu einer Abmachung über die Herstellung einer Durchgangslinie, unter Einbeziehung des kürzesten Seeweges zwischen den beiden Inseln vom Hafen von Fishguard in Wales nach dem Hafen von Rosslare bei Wexford. Die beiden Gesellschaften haben sich gleichzeitig verpflichtet, in Fishguard einen geräumigen und geschützten Hafen zu bauen, der nicht nur für Kanalfahrzeuge, sondern auch für Ueberseedampfer ausgebaut werden soll. Ferner werden sie zwischen Fishguard und Rosslare — 87 km — einen Schnelldampferverkehr einrichten, den vernachlässigten Hafen und das Wehr von Rosslare in guten Stand setzen; eine neue Eisenbahn zwischen

Rosslare und Waterford bauen, überhaupt alle diejenigen Arbeiten ausführen, die dem Gesammtunternehmen zu gute kommen.

Durch die neue Unternehmung wird zwischen den südlichen Landstrichen Englands und Irlands zweifellos ein lebhafter Verkehr ins Leben gerufen, der besonders Südirland zu gute kommen wird, dessen Erzeugnissen sich ein neues Absatzgebiet in den dicht bevölkerten Städten von Südwales eröffnet. Selbst leicht verderbliche Waaren wie Lebensmittel, die Abends im Süden Irlands aufgegeben werden, können schon früh am nächsten Morgen ihren Bestimmungsort jenseits des Kanals in guter Verfassung erreichen. Aber auch der Personenverkehr und die Post von Bristol, London, Cardiff und anderen wichtigen Städten werden sich gern der kürzeren neuen Verbindung bedienen. Wie sehr an Zeit gespart wird, zeigen die folgenden Angaben über die Abstände wichtiger Verkehrspunkte, sowohl über Fishguard als über Holyhead:

(Siehe nebenstehende Tabelle.)

| | über Fishguard | über Holyhead |
|---|---|---|
| Bristol-Wexford . . . . | 347,5 km | 650,8 km |
| Cardiff-Wexford . . . . | 286,4 „ | 628,3 „ |
| Bristol-Killarney . . . . | 621,0 „ | 810,5 „ |
| Cardiff-Killarney . . . . | 548,2 „ | 779,9 „ |
| Bristol-Arklow . . . . . | 417,9 „ | 580,4 „ |
| Cardiff-Arklow . . . . . | 296,7 „ | 557,5 „ |
| Bristol-Limerick . . . . | 559.5 „ | 663,3 „ |
| Cardiff-Limerick . . . . | 486,7 „ | 681,4 „ |

Die Westbahn wird zwischen ihren Linien und dem Hafen von Waterford über Milford oder Fishguard Güter und Personen abfertigen. Um in den südlichen und westlichen Grafschaften Irlands möglichst zahlreiche Sammel- und Vertheilungspunkte zu gewinnen, hat die irische Ost- und Westbahn den Vorschlag gemacht, die Linien Waterford-Limerick, die West- und Waterford- sowie die Centralbahn käuflich zu erwerben, womit der erste Schritt zu einem grossen Verschmelzungsprozess gemacht wäre, den viele mit den Verhältnissen Irlands vertraute Fachleute als das einzig geeignete Mittel zur gedeihlichen Entwickelung der irischen Eisenbahnen dringend empfohlen haben. Der Vorschlag hat bei den Aktionären aller betheiligten Gesellschaften Anklang gefunden, stösst jedoch bisher auf Schwierigkeiten politischer und örtlicher Natur, auch auf entschiedenen Widerstand der Midland Great Western-Gesellschaft, die vermuthlich die Einverleibung der genannten Linien in ihr eigenes Netz anstrebt; es ist jedoch anzunehmen, dass es den beiden einflussreichen Gesellschaften bald gelingen wird, die Hindernisse aus dem Weg zu räumen.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Eisenbahnverhandlungen im preussischen Herrenhause.** In der am 6. d. Mts. stattgehabten Sitzung beschäftigte sich das Herrenhaus zunächst mit Petitionen. Das Kreisausschuss- und Provinziallandtagsmitglied Kinder in Mehlsack und andere wünschen den Bau einer Eisenbahn von Mehlsack nach Heilsberg, als Fortsetzung der Strecke Braunsberg-Mehlsack. Auf Antrag des Berichterstatters Grafen von Arnim-Boitzenburg beschliesst das Haus, die Angelegenheit durch Uebergang zur Tagesordnung zu erledigen. Derselbe Berichterstatter beantragt ferner, die Petition der Handelskammer in Bromberg um den Bau einer Eisenbahn von Posen über Goslin-Schokken-Wongrowitz-Gollantsch-Exin-Schubin nach Bromberg der Staatsregierung als Material zu überweisen. Dieser Antrag gelangt auch zur Annahme, nachdem noch im Laufe der Verhandlungen Graf von Hutten-Czapski angefragt hatte, ob die Regierung noch beabsichtige, im Laufe dieser Session eine Sekundärbahnvorlage einzubringen und, falls diese Absicht bestehe, dem Wunsche Ausdruck verliehen hatte, die Vorlage recht bald den gesetzgebenden Körperschaften zugehen zu lassen. Unterstaatssekretär Fleck bemerkt hierauf, dass die Verhandlungen über eine solche Vorlage noch schweben; über den Zeitpunkt ihrer Einbringung könne er jedoch eine Auskunft nicht geben. Sodann berichtet Herr von Grass über die Petition des Vorsitzenden des Verbandes der Textilindustriellen in Chemnitz und der bergischen Handelskammer zu Lennep um schnelle und billige Frachtverbindung zwischen den mitteldeutschen Industriebezirken und England und beantragt, die Petition der Staatsregierung zur Prüfung zu überweisen. Ein Misstrauen gegen die Staatsregierung solle in diesem Antrage nicht liegen. Die Kommission habe die Fürsorge der Regierung für die in Frage stehende Industrie dankbar anerkannt und möchte sie nur veranlassen, jene Industrie auch ferner zu berücksichtigen. Das Haus schliesst sich hierauf dem Antrage der Kommission an. Schliesslich wird die Petition des Magistrats und der Stadtverordneten von Pr.-Friedland um weiteren Ausbau der Bahnstrecke Reinfeld-Schlochau über Pr.-Friedland nach Linde auf Antrag des Berichterstatters, Oberbürgermeisters Büchtemann, der Regierung als Material überwiesen.

— Die nächste gemeinschaftliche Sitzung der ständigen **Eisenbahntarifkommission** und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten findet am 15. September d. J. in Königswinter statt.

— **Der Ferienverkehr der Berliner Bahnhöfe.** Der Fernverkehr hat bei der Hochfluth des Ferienbeginns besonders auf dem Anhalter Bahnhof seinen Höhepunkt erreicht. Der Umfang hat sich von Jahr zu Jahr gesteigert. So musste der am Abend des 7. d. Mts. nach München, Lindau, Kufstein, Salzburg und Reichenhall abgelassene Sonderzug zum ersten Mal seit dem Bestehen der Einrichtung in drei Theilen von je 56 Achsen gefahren werden. Nicht weniger als 1300 Personen waren mit dem einen Zuge zu befördern. Die Züge verliessen in Abständen von zwölf Minuten den Bahnhof. Der am 8. d. Mts. früh nach München, Stuttgart und Kissingen abgelassene Schnellzug musste getheilt werden und zählte 89 Achsen. Dem Frühschnellzug nach Frankfurt, der 44 Achsen lang war, musste ein gleich langer Vorzug bis Eisenach vorangehen. Der stärkste Andrang dürfte am 8. d. Mts. Nachmittag stattgefunden haben. Die Züge nach München und den Alpen sollten wiederum in zwei Theilen die Bahnhalle verlassen. Hinzu kam am 8. d. Mts. noch ein Sonderzug nach Frankfurt und Basel, um 700 Personen nach der Schweiz zu bringen. Ungeheuren Umfang hat die Gepäckbeförderung angenommen, so dass die Zahl der Gepäckträger bedeutend vermehrt werden musste. Ebenso hat sich der Verkehr auf den anderen Bahnhöfen gesteigert. Drei Gepäcksonderzüge wurden in der Nacht vom Stettiner Bahnhof nach den Ostseebädern abgelassen. Diese Massenaufgabe von Gepäckstücken liessen auf einen besonders starken Personenverkehr am 8. d. Mts. schliessen, der auch nicht ausgeblieben ist. Schon vom frühen Morgen an war der Andrang zu den Zügen ein so gewaltiger, dass ausser den vorgesehenen Vorzügen auch noch je ein bis zwei Sonderzüge eingelegt werden mussten und somit im Fernbetrieb fast ein Viertelstundenverkehr herrschte. 40 Gepäckträger hatten angestrengt zu thun, um die in ununterbrochener Reihe sich folgenden Droschken abzufertigen. Sämmtliche Züge, sowohl der Stettiner Strecke wie auch der Nordbahn führten drei bis vier Gepäckwagen mit sich. Insgesammt wurden am 8. d. Mts. Vormittag bis ½11 Uhr etwa 8000 Personen vom Stettiner Bahnhof befördert. Nach den im Vorverkauf verausgabten Fahrkarten zu urtheilen, dürften im Laufe des 8. Juli mehr als 30000 Personen über diesen einen Bahnhof Berlin verlassen haben.

— **Betreffs des Verbotes der Annahme vertragsbrüchiger Arbeiter** hatte der Vorstand der Landwirthschaftskammer für die Provinz Ostpreussen, wie die „Köln. Ztg." mittheilt, an die königliche Eisenbahndirektion in Königsberg i. Pr. das Ersuchen gerichtet, dass in die von der Direktion mit Bauunternehmern zu schliessenden Arbeitsverträge eine Bestimmung aufgenommen werde, nach welcher die Unternehmer strengstens, eventuell bei Vermeidung von Konventionalstrafen angehalten werden, nur solche Arbeiter bei Bahnbauten zu beschäftigen, die sich in genügender Weise über die rechtmässige Lösung ihres letzten Dienstverhältnisses auszuweisen vermögen. Darauf hat nun-

mehr die Direktion erwidert, „dass beim Betrieb der Staatseisenbahnverwaltung nach den bestehenden Vorschriften nur solche Arbeiter angenommen werden dürfen, welche sich über die ordnungsmässige Lösung ihres früheren Arbeitsverhältnisses vollkommen auszuweisen vermögen. In den Verträgen mit Bauunternehmern, deren Wortlaut von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt ist, hat eine derartige Vorschrift zwar keine Aufnahme gefunden, doch sind die Bauaufsichtsbeamten angewiesen, mit Nachdruck darauf zu halten, dass auch von den Bauunternehmern vertragsbrüchige Arbeiter unter keinen Umständen angenommen werden.“ Schliesslich ersucht die Eisenbahndirektion die Landwirthschaftskammer, ihr von etwaigen Zuwiderhandlungen im Einzelfalle Kenntniss geben zu wollen, damit dagegen eingeschritten werden könne.

— Am 1. August d. J. wird bei der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn die 21,28 km lange **Nebenbahn Crivitz - Parchim** mit den Zwischenstationen Ruthenbeck, Friedrichsruh i. Meckl. und Domsühl für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

— **Brölthalbahn.** Wie uns von zuverlässiger Seite mitgetheilt wird, ist der Regierungsrath M a l l i s o n, Mitglied bei der Eisenbahndirektion in Danzig, unlängst zum Direktor der Brölthalbahnaktiengesellschaft gewählt worden. Der Genannte wird seine neue Stellung am 1. Oktober d. J. antreten und seinen Wohnsitz nach Siegburg verlegen.

— **Kontinentale Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin.** Dem Rechenschaftsbericht ist zu entnehmen, dass sich die Geschäftsthätigkeit in dem am 31. Dezember abgelaufenen ersten Rechnungsjahre vorzugsweise auf die Bearbeitung vorliegender Projekte, Verhandlungen mit Interessenten und Behörden und Herstellung von Vorarbeiten und Kostenanschlägen erstreckt hat. Für eine grössere Zahl bauwürdiger Projekte sind die Vorbereitungen so weit gefördert, dass der Abschluss der bezüglichen Geschäfte im neuen Jahre zu erwarten ist. Für eine Reihe von Bahnen in einer Gesammtlänge von etwa 170 km hat die Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb auf Grund bereits fertig gestellter technischer Unterlagen nachgesucht. Die Bahnen sollen je nach ihrer Bedeutung schmal- oder normalspurig gebaut und mit Dampf oder Elektrizität betrieben werden. Ferner haben in neuester Zeit Verhandlungen über den Bau einer etwa 230 km langen Schmalspurbahn in Livland (Marienburg-Stockmannshof-Wald) zum Abschluss geführt. Im Betriebe befindet sich die etwa 12 km lange Köln-Frechener Eisenbahn, welche der Gemeinde Frechen gehört und für Rechnung der Gesellschaft von der seitherigen Pächterin Lokalbahnbau- und Betriebsgesellschaft Hiedemann & Co. in Köln weiterhin pachtweise verwaltet wird. Die Bahn befindet sich nachweislich der Einnahmen in den letzten Jahren in steigender Entwickelung. Auch hat die Gesellschaft die etwa 7 km lange, schmalspurige Kleinbahn Rheinbrohl-Mahlberg zum 1. Januar 1899 käuflich übernommen, welche im kommenden Geschäftsjahre erweitert werden soll.

— Am 7. d. Mts. fand in Berlin die Gründung der **schlesischen Kleinbahn-Aktiengesellschaft** unter Betheiligung der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft und der Nationalbank für Deutschland statt. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 16 000 000 ℳ. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Berlin; Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb, der Bau und der Betrieb von Bahnen jeder Art, insbesondere von elektrischen Kleinbahnen, desgleichen der Erwerb von Eisenbahnwerthen, sowie die Förderung des Eisenbahnverkehres innerhalb der Provinz Schlesien und der benachbarten Gebiete. Zum alleinigen Vorstandsmitglied ist der königliche Eisenbahndirektionspräsident a. D. T o d t bestellt.

— Am 18. d. Mts. tritt der **bayerische Eisenbahnrath** zu seiner 44. Sitzung in München zusammen. Demselben wird in Vorlage gebracht als erster Gegenstand eine Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung in der Zeit vom 16. Januar bis 15. Juni d. J. a) eingeführten und b) aufgehobenen Ausnahmetarife; der ersteren sind es 18, welche sich hauptsächlich auf die Tarifirung von Eis, Cement und Gyps, Personen- und Güterwagen auf eigenen oder nicht eigenen Achsen laufend, desgleichen Lokomotiven und Tender, auch in zerlegtem Zustande, ferner auf Tarifirung von Petroleum, Rohbenzin, Holzstoff, Steinkohlen usw. beziehen; der letzteren sind es zwei, betreffend Tarifirung von Mineralölrückständen und Malztrebern im getrockneten Zustande. Den zweiten Gegenstand bildet die Berathung über den seitens der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen zur Vorlage kommenden Entwurf der Winterfahrordnung 1899/1900, welchem im allgemeinen die gegenwärtige Sommerfahrordnung unter der üblichen Weglassung der ausschliesslich dem sommerlichen Ausflugs- und Reiseverkehr dienenden Züge zu Grunde gelegt ist. Nennenswerthe Zugvermehrungen enthalten die dem Fahrplanentwurfe beigegebenen Erläuterungen zwar nicht, da durch die vorgesehenen Fahrgelegenheiten dem Verkehrsbedürfnisse genügend Rechnung getragen ist, wohl aber vielfache Aenderungen in der Lage der Züge, wie solche durch güterdienstliche Rücksichten sowie im Interesse der Verbesserung der Zugverhältnisse geboten erscheinen.

— **Zur württembergischen Eisenbahndebatte.** Die von uns unter der Ueberschrift „aus dem württembergischen Landtage“ in der vorigen Nummer auszugsweise mitgetheilten Verhandlungen der dortigen Kammer der Standesherren werden von der gesammten deutschen Presse eingehend gewürdigt und besprochen. In den national gesinnten Blättern überwiegt die Freude über die dort zum Ausdruck gekommenen Bestrebungen nach weiterer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Wir beschränken uns heute auf die Wiedergabe eines Stuttgarter Berichtes der Münchener „Allgem. Zeitung“. „Die Zukunftsfragen des Eisenbahnwesens: süddeutsches Tarifübereinkommen, Anschluss an die preussisch-hessische Gemeinschaft, Reichseisenbahnen, Reichseisenbahngesetz usw.“, heisst es dort, „sind in der letzten Sitzung der Kammer der Standesherren aufs neue in bedeutsamer Weise zur Sprache gekommen. Den Anstoss dazu gab der Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg; ausser dem Freiherrn v. Wöllwarth (ritterschaftliches Mitglied der zweiten Kammer) hat sich in Württemberg bis jetzt noch keine parlamentarische Stimme mit solcher Wärme für die Einigungsbestrebungen erhoben; die Anhänger, die dieselbe zur Zeit lebhaft in der Presse vertreten, erhalten dadurch eine höchst werthvolle Stütze. Zugleich ist aber auch die Debatte im württembergischen Herrenhause, namentlich durch das Eingreifen des Ministerpräsidenten Freiherrn v. Mittnacht, geeignet, die ganze Bewegung vor freiere, grössere Gesichtspunkte zu stellen und sie jenes einseitigen, zänkischen Charakters zu entkleiden, bei dem gleich die Beschuldigungen ‚Unitarier‘ und ‚Partikularist‘ herüber und hinüber fliegen. Wir haben speziell in Württemberg Leute, die in solchen Fragen gern das Wort nehmen und eine gewandte Feder führen, bei denen es aber ohne schnöde Anspielungen auf Verrath am Vaterland oder Reichsfeindschaft niemals abgeht, obwohl es erfahrungsgemäss immer am wenigsten zum Ziel führt, wenn diese Tonart angeschlagen wird. Man hat auch neuerdings wieder in der Presse dem württembergischen Ministerpräsidenten offen und verblümt den alten, aber niemals berechtigt gewesenen Vorwurf der Preussenfeindschaft gemacht, und auch der Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg spielte auf diese Angriffe an, indem er von der ‚energischen‘ Zurückweisung eines Beitrittes zu der preussisch-hessischen Gemeinschaft durch Herrn v. Mittnacht sprach, welche zu dem Missverständniss habe führen können, als ob Württemberg jede Vereinigung in ‚schroffer‘ Weise ablehnen wolle. Es gab darüber eine kurze Kontroverse zwischen dem Erbprinzen zu Hohenlohe und Herrn v. Mittnacht, die jedoch zu dem gegenseitigen Anerkenntniss führte, dass Herr v. Mittnacht eine Befolgung des hessischen Vorganges für Württemberg allerdings ablehne, dass aber die ganze Eisenbahnpolitik des württembergischen Verkehrsministers und insbesondere die schwebenden Verhandlungen unter den süddeutschen Eisenbahnverwaltungen nicht eine sonderbündlerische Tendenz haben, sondern d i r e k t d e m Z i e l e e i n e r V e r e i n i g u n g d e s g a n z e n d e u t s c h e n E i s e n b a h n w e s e n s z u s t r e b e n.“

— **Rückfahrkarten I. Klasse im Binnenverkehr der sächsischen Staatsbahnen.** Im sächsischen Binnenverkehr bestehen im allgemeinen keine besonderen Rückfahrkarten I. Klasse, sondern es traten bisher an Stelle je einer solchen Karte zwei Rückfahrkarten III. Klasse. Zur Beseitigung von Umständlichkeiten, die sich hieraus ergaben, hat die Staatseisenbahnverwaltung angeordnet, dass vom 15. d. Mts. an im sächsischen Binnenverkehr Rückfahrkarten I. Klasse wenigstens für die wichtigeren Stationsverbindungen ausgegeben werden.

— **Hauptversammlung des Vereins zur Wahrung der bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund.** Am 8. d. Mts. fand die Hauptversammlung des Vereins in Dortmund unter dem Vorsitz des Generaldirektors der Krupp'schen Werke, Geh. Finanzrath Jencke, statt. Aus dem vom Bergmeister Engel erstatteten Bericht über die Vereinsthätigkeit ist von allgemeinem Interesse, dass dem Anfang dieses Jahres abgeschlossenen Vertrage wegen Lieferung des Schienen- und Schwellenbedarfes an die preussischen Staatsbahnen eine erhebliche Bedeutung für die Stetigkeit der Verhältnisse der deutschen Eisenindustrie beigemessen wird.

„Wie bekannt,“ heisst es dort, „ist der Vertrag auf drei Jahre mit Optionsrecht auf weitere zwei Jahre abgeschlossen. Der Vertrag bringt für beide Theile Vortheile: für die preussischen Staatsbahnen, weil sie im offenen Markte wesentlich theurer kaufen müssen, für die Eisenwerke, weil er für geraume Zeit ein festes Arbeitsquantum schafft.

Auch auf dem Steinkohlenmarkt kann die Förderung dem Bedarf kaum gerecht werden. Gegen das Vorjahr ist der Ver-

sand der Hauptreviere bis zum 15. Juni d. J. ganz erheblich gewachsen. Bis zum 15. Juni betrug die Förderung im Ruhrbezirk, in Oberschlesien und dem Saarrevier 8,2 % mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres. Daneben ist auch die britische Einfuhr nach Deutschland sehr erheblich gestiegen, insgesammt betrug sie bis Ende Mai d. J. 1 830 000 t, gegen 1 540 000 t im Vorjahre, in dem eine gewisse Verringerung durch den Streik in Wales verursacht war. Auch in dem als normal anzusehenden Jahre 1897 hat sie bis Ende Mai nur rund 1 650 000 t ausgemacht, also liegt hier eine erhebliche Steigerung vor. Das spricht sich insbesondere auch in den Zahlen des Hamburger Marktes aus, wo im 1. Halbjahr 1899 1 169 000 t gegen 902 000 t in 1898 und 938 000 t in 1897 eingeführt wurden. Nach den Berichten von Hamburger Rhedern ist eine Zunahme der Einfuhr anzunehmen, weil durch Einstellung grösserer Kohlendampfer eine Ermässigung der ohnehin niedrigen Frachten zu erwarten ist."

Der Berichtserstatter geht dann auf die Eisenbahnverhältnisse näher ein. Die Verkehrsentwickelung sei stärker gestiegen als die Gleisentwickelung, der Verkehr sei also dichter geworden. Der Bericht weist auf die fortwährend steigende Einfuhr fremdländischer Eisenerze hin, welche sich seit 1893 mehr als verdoppelt habe, sie habe 1893 1 600 000 t, 1898 3 600 000 t betragen.

„Diese Zunahmen", heisst es weiter, „beruhen auf dem Aufschwunge unserer Industrie überhaupt und zudem auf der steigenden Bedeutung des Thomas-Verfahrens. Es wurden hergestellt im Jahre 1894 58 % Flusseisen und 42 % Schweisseisen, während im Jahre 1898 69 % Flusseisen und 31 % Schweisseisen erzeugt wurden. Die Abhängigkeit vom Auslande in diesem starken Maasse wäre nur zu beseitigen durch bessere Ausnutzbarkeit der lothringischen Eisenerzlager.

Die Bewältigung des Verkehres im Herbste angesichts des bereits jetzt hohen Versandes wird sehr erhebliche Anstrengungen verlangen. Von den Zuckerrübentransporten ist diesmal eine grössere Belastung als im Vorjahre, gleiches Ernteergebniss vorausgesetzt, nicht zu erwarten, da die Anbaufläche ungefähr gleich geblieben ist.

Es ist zu hoffen, dass auch in diesem Jahre die Maassnahmen zur Bewältigung des Verkehres Erfolg haben; daneben sind umfangreiche Wagen- und Lokomotivbestellungen erfolgt. Eines der schwersten Betriebshemmnisse, die im vorigen Herbste aufgetretenen tagelangen Nebel, welche das Rangirgeschäft auf den Sammelbahnhöfen bei den bisherigen Einrichtungen unmöglich machen, ist im Bezirke der Essener Direktion durch Verbesserung im Rangirbetriebe von Regierungsrath Buchholtz und Eisenbahndirektor Othegraven beseitigt, welche auch bei Nebel Rangirbetrieb durch elektrische Verständigung zwischen dem Rangirberg und Stellwerk bewirken.

Die Februarkonferenz zur Schätzung des voraussichtlichen Wagenbedarfes für den Steinkohlenbergbau des Westens hat die Steigerung für Kohlen um 6 %, für Koks um 9 % veranschlagt; in Oberschlesien ist die Verkehrszunahme für das zweite Halbjahr 1899 auf 8—10 %, für das ganze Jahr auf 5—7,5 % im Vergleiche zum Vorjahre geschätzt.

Die noch vor kurzem nicht sehr günstigen Aussichten der Kanalvorlage scheinen sich nach Ansicht des Redners neuerdings verbessert zu haben. Bei der Bekämpfung des Kanals wiederholt sich das eigenartige Schauspiel, dass die Gegner des Projektes, welche den Bau von Kanälen als völlig unzeitgemäss und die Beförderung auf Kanälen als überhaupt unzweckmässig bezeichneten, gleichwohl enorme Schäden für ihren Absatz aus eben dieser unzeitgemässen Kanalbeförderung herleiteten. Diese Einwände sind nur möglich bei einer nicht genügenden Kenntniss der kapitalproduktiven Wirkung von Verkehrsverbesserungen. Inzwischen ist auf dem Dortmund-Emskanal der Betrieb aufgenommen. Die feierliche Einweihung wird am 3. August in Gegenwart Sr. Majestät des Kaisers erfolgen."

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen Kriesche ist zum Geheimen Oberbaurath und der bisherige ständige Hilfsarbeiter in dem gedachten Reichsamt Regierungsrath Sarre zum Geheimen Baurath und vortragenden Rath ernannt.

Dem Regierungs- und Baurath Grothe in Essen a. R. ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen.

Der Regierungs- und Baurath z. D. Magnus, früher Mitglied des königlichen Eisenbahnbetriebsamt (Berlin-Halle) in Berlin, ist gestorben.

Der Vorsitzende der grossherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg, Eisenbahndirektor Graepel, ist zum Oberregierungsrath ernannt.

## Oesterreich-Ungarn.

— Nach den vorliegenden provisorischen Einnahmeausweisen der grossen Privatbahnen stellen sich die Einnahmen im **Monat Juni und im I. Halbjahre 1899** im Vergleiche mit dem Vorjahre wie folgt:

| | Juni 1899 | gegen 1898 | seit Jahresbeginn 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|---|---|
| | Gulden | | | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 060 004 | — 42 260 | 18 308 073 | — 389 901 |
| österr.-ungar. St.-E.-G. | 2 111 616 | + 26 751 | 12 233 762 | + 259 743 |
| Südbahn | 3 985 822 | + 216 731 | 23 063 657 | + 1 202 537 |
| österr. Nordwestbahn garantirte Linie | 831 860 | — 11 446 | 4 810 288 | — 175 122 |
| Elbethalbahn | 575 118 | + 12 706 | 3 286 202 | + 28 708 |
| südnorddeutsche Verbindungsbahn | 273 423 | + 17 218 | 1 710 043 | + 24 628 |

Die höchste Mehreinnahme zeigt diesmal die Südbahn. Dieselbe beträgt für die ersten sechs Monate 1 200 000 fl., und die Einnahme des I. Halbjahres ist die grösste, welche die Südbahn je erzielt hat. Die Einnahmensteigerung wurde vornehmlich durch den lebhaften Verkehr mit den beiden Seehäfen bewirkt. Die Staatsbahngesellschaft hat gleichfalls eine Mehreinnahme von etwa 250 000 fl. zu verzeichnen. Ziemlich namhaft ist der Ausfall bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nämlich fast 400 000 fl. Hier ist die umgekehrte Erscheinung zu beobachten. Die Missernte hatte im vorigen Jahre der Nordbahn sehr bedeutende Mengen russischen Getreides zugeführt. Diese Transportbewegung hat im laufenden Jahre gefehlt. Die garantirte Linie der österreichischen Nordwestbahn hat einen Rückgang der Einnahmen um 175 000 fl. zu verzeichnen. Die Mehreinnahmen der Elbethalbahn und südnorddeutschen Verbindungsbahn sind unerheblich.

— **Förderung der Ausfuhr von Kaolin- und Thonerde sowie Chamotte.** In Böhmen und Mähren befinden sich reiche und ergiebige Lager von Kaolin- und Thonerde. Es werden indess nur die allerbesten Erden verwendet, während die Erden minderer Güte keine Verwerthung finden. Um nun diese namentlich im Wege der Ausfuhr zu ermöglichen, werden, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, im Schoosse der Staatseisenbahnverwaltung Tarifmaassnahmen erwogen, welche diesem Zwecke dienen sollen. Ueberdies soll die Ausfuhr von Chamottewaaren, denen sich in Russland ein namhaftes Absatzgebiet eröffnen könnte, durch tarifarife Maassnahmen gefördert werden.

— **Vereinigung des Karlsbader Personenverkehres.** In dem Uebereinkommen vom 15. Juni 1897, welches zwischen der Regierung und der Buschtêhrader Eisenbahn in betreff der Legung des zweiten Gleises vereinbart worden war, hat sich die Gesellschaft verpflichtet, zum Zwecke der Centralisirung des gesammten Karlsbader Personen- und Eilgüterverkehres im Centralbahnhofe Karlsbad auf Verlangen der Regierung behufs Ueberleitung ihrer Personenzüge eine von der Strecke Karlsbad-Chodau nächst Putschirn abzweigende, über den Centralbahnhof Karlsbad nach Dallwitz führende und daselbst in die Hauptbahn wieder einmündende Bahnlinie innerhalb zweier Jahre vom Tage des gestellten Begehrens auf eigene Kosten zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zwecke eine selbständige Konzession für die genannte Linie zu erwerben. Wie verlautet, hat die Regierung nunmehr an die Buschtêhrader Bahn die Aufforderung gerichtet, die Konzession für die genannte Verbindung nachzusuchen und diese sodann zur Ausführung zu bringen. Mit dieser Verbindung wird der Zweck verfolgt, den Karlsbader Personenverkehr im Centralbahnhofe zu vereinigen; der Güterverkehr würde im alten Bahnhofe der Buschtêhrader Bahn abgewickelt werden. Uebrigens würde der alte Bahnhof der Buschtêhrader Bahn im Zuge der Bahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt als Haltestelle verbleiben. Die Kosten dürften den Betrag von 1 000 000 fl. mindestens erreichen, wenn nicht übersteigen. In dem eingangs erwähnten Uebereinkommen ist für den Fall der staatlichen Einlösung der Buschtêhrader Eisenbahn vorgesehen, dass die Linie Putschirn-Centralbahnhof-Karlsbad-Dallwitz gegen Vergütung der nachweisbar aufgelaufenen Anlagekosten einschliesslich des der Buschtêhrader Eisenbahn nachweisbar erwachsenen Mehraufwandes für die Herstellung der Verbindungslinie zwischen den beiden Bahnhöfen in Karlsbad, jedoch abzüglich des dem staatlichen Anordnungsrechte unterliegenden Antheiles an dem Konversionsgewinne, einzulösen sein wird.

— **Südbahn.** Wie aus Hamburg mitgetheilt wird, hat das Komitee zur Wahrung der Interessen der Südbahnaktionäre in einer Reihe von Sitzungen über die zunächst zu ergreifenden Maassregeln berathen und beschlossen. Es hat sich mit vielen auswärtigen Aktionären in Verbindung gesetzt und die Verwaltung der Bahn um Aufklärung über einzelne bisher nicht genügend klargestellte Punkte ersucht. Hinsichtlich der 5 % Obligationen vertritt das Komitee die Ansicht, dass die bereits beschlossene, aber noch nicht ausgeführte Konversion, welche die Schuldenlast der Gesellschaft bei geringer Ersparung an Zinsen erheblich zum Nachtheile der Aktionäre erhöhen würde, jedenfalls aufzuschieben ist, bis die Frage, ob die Verzinsung und Rückzahlung in Gold oder Silber zu geschehen hat, zum Austrage gebracht worden ist. Das Hamburger Komitee hat sich deshalb den Schritten eines österreichischen Aktionärs angeschlossen, welche die Klärung der Angelegenheit bezwecken. Wegen der 3 % Obligationen, die bekanntlich bis zur Höhe von über 770 000 000 fl. in Kraft sind, steht das Komitee auf dem Standpunkte, dass durch eine jetzt mögliche Vereinbarung mit den Obligationären eine bedeutende Erleichterung der Lasten der Gesellschaft herbeigeführt werden kann.

— **Dux-Bodenbacher Bahn.** Der Verwaltungsgerichtshof entschied dieser Tage, wie gemeldet wird, über den in die letzten Jahre zurückreichenden Streit der Dux-Bodenbacher Bahn mit der Stadtgemeinde und dem Bezirk Teplitz wegen Rückvergütung der von dem Bahnunternehmen geleisteten zu hohen Steuern und Umlagen. Die Dux-Bodenbacher Bahn hat 1895 eine neue Steuerbemessung für die Jahre 1886 bis 1891 erzielt. Im März 1895 ist der Gesellschaft die thatsächliche Rückzahlung der Staatssteuern seitens des Steueramtes Teplitz im Betrage von 266 567 fl. zugeflossen. Hierzu kamen im Laufe des Jahres 1896 die Rückersätze für Landesfondszuschläge für Schulumlagen usw. in der Höhe von 150 833 fl. Die Stadtgemeinde Teplitz und der Bezirk Teplitz lehnten es jedoch ab, der Dux-Bodenbacher Bahn die beanspruchten Rückersätze der Umlagen zu leisten, weshalb die Angelegenheit gerichtlich anhängig gemacht wurde. Der Rechtsstreit ist nun vom Verwaltungsgerichtshofe zu Gunsten der Dux-Bodenbacher Bahn entschieden worden. Der Verwaltungsgerichtshof hat die Entscheidung des Landesausschusses für Böhmen vom 14. Juli 1897, mit welcher der Bezirk Teplitz zur Rückerstattung der von der Dux-Bodenbacher Bahn in den Jahren 1885 bis 1891 gezahlten Bezirksumlagen nebst den gesetzlichen Vergütungszinsen verurtheilt wurde, infolge der Beschwerde des Bezirkes Teplitz nur insoweit als gesetzwidrig aufgehoben, als die Entscheidung des Landesausschusses die Verpflichtung zur Zahlung von Vergütungszinsen ausspricht, im übrigen jedoch die Beschwerde des Bezirkes Teplitz abgewiesen. Der Verwaltungsgerichtshof hat in derselben Sitzung die Entscheidung des Landesausschusses für Böhmen vom 20. März 1898, mit welcher das Ansuchen der Dux-Bodenbacher Bahn, die Stadtgemeinde Teplitz zur Rückerstattung der an sie zu viel gezahlten Gemeindeumlagen zu verhalten, abgewiesen wurde, infolge Beschwerde der Dux-Bodenbacher Bahn als gesetzwidrig aufgehoben und die Rückzahlungsverpflichtung der Stadtgemeinde ausgesprochen.

Bezugnehmend auf diese Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes beschloss die Stadtvertretung von Teplitz auf Grund eines Vergleiches vom Jahre 1893 eine Feststellungsklage gegen die Dux-Bodenbacher Eisenbahn dahingehend zu überreichen, dass der Rückforderungsanspruch durch diesen Vergleich erloschen sei.

— Die **Beförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen** am 1. Juli d. J. sind in den unteren Beamtenklassen recht ergiebig ausgefallen. So wurden in die Gehaltsklasse VIII (Gehalt 1 300 fl.) etwa 200, in die Gehaltsklasse IX (Gehalt 900 fl.) mehr als 250 Beamte befördert.

— **Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.** Die Verwaltung der Bahn hat eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, in welcher die Erhöhung des Kapitals auf 1 275 000 fl. beschlossen werden soll. Diese Erhöhung des Aktienkapitals um 200 000 fl. findet in dem Mehraufwande für den Karlsbader Centralbahnhof ihre Erklärung, von welchem Mehraufwande bezw. von welcher Ueberschreitung der auf die Eisenbahn Marienbad-Karlsbad entfallende Antheil durch die beabsichtigte Finanzoperation bedeckt werden soll. Bekanntlich hat auch der böhmische Landtag in seiner letzten Tagung ausser dem bereits bewilligten Zuschuss von 300 000 fl. dem Unternehmen einen weiteren Beitrag von 40 000 fl. zugewendet. Der Personenverkehr auf der Linie Marienbad-Karlsbad gestaltet sich ausserordentlich lebhaft und sind besonders die Schnellzüge meist überfüllt.

— **Elektrische Kleinbahnen in Böhmen.** Die Herstellung elektrischer Klein- und Strassenbahnen schreitet in Böhmen rasch vorwärts. Die Stadt Brüx erbaut eine elektrische Strassenbahn durch eine Aktiengesellschaft und betheiligt sich an dem Aktienkapital von 700 000 bis 780 000 fl. mit 100 000 fl. in Stammaktien und wird auch die elektrische Beleuchtung der Strassen einführen. Die Stadt Karlsbad soll eine elektrische Kleinbahn vom Bahnhofe der Buschtěhrader Bahn oder vom dortigen Centralbahnhofe durch die Stadt zu einem thalaufwärts gelegenen Punkte des Teplthales mit einer Abzweigung zur Stephaniewarte erhalten. Reichenberg plant eine solche Kleinbahn auf der Strecke Tuchplatz-Rochlitz, ferner sind geplant schmalspurige Kleinbahnen von Hohenelbe durch das Elbethal zur Elbquelle, allenfalls bis zur Reichsgrenze bei den Schneegruben; von Trautenau über Parschnitz durch das Petersdorfer Thal zur Landesgrenze bei Albendorf mit einer Abzweigung zum Kohlenbergwerke im Bürgerwalde bei Parschnitz; von Turn über Soborten nach Mariaschein mit Zweiglinien zur Station Mariaschein der Aussig-Teplitzer Bahn und nach Graupen; eine normalspurige, auch für Güterverkehr bestimmte Kleinbahn von der Station Schwadowitz-Eipel der südnorddeutschen Verbindungsbahn nach Eipel mit mehreren Schleppbahnen, eine elektrische Strassenbahn in Marienbad und eine solche von Rochlitz bis Ober-Rochlitz, sowie von Tetschen nach Eulau, verbunden mit einer elektrischen Centralanlage in Tetschen. Ueberaus rührig ist man auch in Prag in der Anwendung der Elektrizität, theils zur Umwandlung der alten Pferdebahnen, theils bei der Herstellung ganz neuer Verkehrslinien.

— **Die Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Die Inangriffnahme des Baues und Umbaues der Wiener Strassenbahnlinien scheint, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, unmittelbar bevorzustehen. Zunächst ist das letzte formelle Hemmniss, welches der Bildung der Bau- und Betriebsgesellschaft entgegenstand, hinweggeräumt. Der Wiener Stadtrath hat endlich die Uebereinstimmung der gesellschaftlichen Statuten mit dem Vertrage festgestellt. Das Ministerium wird also die Statuten nunmehr genehmigen und die Bewilligung zur Errichtung einer Aktiengesellschaft unter der Firma „Bau- und Betriebsgesellschaft für die städtischen Strassenbahnen in Wien" ertheilen. Ist die Gesellschaft gebildet, so wird, da die Schienenbestellungen schon um die Mitte des Juni erfolgt sind, mit dem Baue voraussichtlich im August begonnen werden können.

— **Brünner Lokalbahnen.** Seitens der Stadtgemeinde Brünn sind dem Eisenbahnministerium die Projekte für die umzubauenden und neu herzustellenden elektrischen Linien in Brünn zur Prüfung und Anordnung der Linienbesichtigung sowie der politischen Begehung überreicht worden. Wiewohl die Konzessionsertheilung noch von der Entscheidung über eine Reihe wichtiger Vorfragen abhängt, ist die Stadtgemeinde Brünn dennoch schon jetzt eingeladen worden, in die Konzessionsverhandlungen einzutreten.

— **Gründung einer Lokomotivfabrik in Böhmen.** Die erste böhmisch-mährische Maschinenfabrik in Prag beabsichtigt dem Vernehmen nach eine neue Lokomotivfabrik, die erste in Böhmen, zu errichten.

— Die **niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer** berieth in ihrer letzten Sitzung über einen vom Handelsministerium der Kammer zur Begutachtung vorgelegten Entwurf einer Verordnung, welche die Einreihung der Frachtenreklamations- und Frachtenrevisionsbüreaus unter die konzessionirten Gewerbe bezweckt. Die Kammer beschloss, sich gegen eine solche Einreihung auszusprechen.

In derselben Sitzung nahm die Kammer einen Antrag, betreffend die Verbesserung des Personenverkehres zwischen Wien und Triest an. Nach diesem Beschlusse soll das Handelsministerium sowie das Eisenbahnministerium in Unterstützung der von der Triester Börsendeputation gethanen Schritte gebeten werden, dahin zu wirken, dass der gegenwärtig nur einmal in der Woche verkehrende Ostende-Expresszug zwischen Wien und Triest in Zukunft täglich verkehre und womöglich noch einigermaassen beschleunigt werde oder dass wenigstens durch Auflassung einiger Haltestellen in der Strecke Laibach-Triest eine Beschleunigung der gegenwärtig bestehenden Schnellzüge erfolge, von denen ausserdem der Abends von Triest abgehende Schnellzug derart zu verlegen wäre, dass die Reisenden noch die Morgens von Wien abgehenden Schnellzüge der anderen Bahnen erreichen können und die Post noch rechtzeitig zugestellt werde.

— **Die Schiffahrtsgebühren beim Eisernen Thore.** In den nächsten Tagen wird die ungarische Regierung die Schiffahrtordnung sowie den Tarif für die Stromgebühren am Eisernen Thore veröffentlichen. An der Höhe der Tarife wird gegenüber dem ursprünglichen Entwurfe nichts geändert. Im

Systeme der Einhebung der Gebühren sind jedoch einige Aenderungen im Sinne einer diesbezüglichen Anregung des österreichischen auswärtigen Amtes vorgenommen worden. Der Tarif soll am 1. September in Kraft treten. Die Regierung hat schon alle Verfügungen betreffs der Einführung der neuen Schifffahrtsregeln beim Eisernen Thore getroffen und hat dieselben den interessirten Mächten auch mitgetheilt.

## Vereinsausland.

— **Dividenden der schweizerischen Eisenbahnen.** Nach den Beschlüssen der jüngst abgehaltenen Generalversammlungen ist die Dividende für das Jahr 1898 bei den nachstehend aufgeführten Eisenbahngesellschaften wie folgt festgesetzt: Gotthardbahn 6 %, schweizerische Centralbahn 9 %, Rhätische Bahnen 4,8 %, vereinigte Schweizerbahnen 4,25 %, Visp-Zermattbahn 5 %.

— Die Entwickelung der **italienischen Mittelmeerbahn** in dem am 30. Juni d. J. beendeten Geschäftsjahre war unstreitig die glänzendste, seit das Unternehmen sich in den Händen der Betriebsgesellschaft befindet. Die Einnahmen des Hauptnetzes sind mit 134 657 718 (+ 6 959 814) L. und diejenigen des Nebennetzes mit 5 568 953 (+ 195 259) L. ausgewiesen, übersteigen daher zusammen um den ansehnlichen Betrag von 7 155 073 L. diejenigen in 1897/98. Diese Zahlen spiegeln deutlich den wirthschaftlichen Aufschwung wieder, in welchem das Land sich gegenwärtig befindet. Was die Einzelheiten des Verkehres betrifft, so haben fast alle Quellen gleichmässig zu dem erreichten Erträgniss beigetragen, denn die Einnahmen sind gestiegen:

| | auf dem Hauptnetz | auf dem Nebennetz |
|---|---|---|
| für Reisende . . . . . um | 2 299 848 L. | — L. |
| „ Gepäck . . . . . . „ | 145 444 „ | 5 786 „ |
| „ Eilgut . . . . . . „ | 179 493 „ | 18 731 „ |
| „ Frachtgut. . . . . „ | 3 631 027 „ | 174 213 „ |

Einen Ausfall von 11 799 L. zeitigte lediglich die Personenbeförderung des Nebennetzes. Da die Bauzeit einstweilen abgeschlossen ist, hat die Länge beider Netze fast gar keine Veränderung erfahren, denn auf dem Hauptnetze waren 4 750 (+ 62) km und auf dem Nebennetze 1 021 (— 45) km im Betriebe. Dagegen hat das kilometrische Erträgniss eine wesentliche Steigerung erfahren und zwar erbrachte das Hauptnetz 28 469 (+ 1 112) L. und das Nebennetz 5 454 (+ 413) L.

— Vom italienischen Staate wurde der zwischen den adriatischen Bahnen und der Budapester Firma Ganz & C. über den Versuch eines **elektrischen Betriebes der Linie Lecco-Sondrio** mit der Abzweigung **Colico-Chiavenna** abgeschlossene Vertrag nach langen Unterhandlungen genehmigt. Auch die zur Kraftentnahme aus der Adda im Veltlin nöthigen Arbeiten wurden gutgeheissen. Da der grösste Theil des Verkehres der genannten Linien seinen Ausgangs- oder Endpunkt in Mailand hat, gedenken die adriatischen Bahnen die Linie Mailand-Lecco ebenfalls elektrisch zu betreiben, um so von Mailand aus die Personen- und Güterwagen ununterbrochen bis an die beiden Endpunkte der Linien Sondrio und Chiavenna laufen lassen zu können.

In Sondrio wird sich in nicht zu ferner Zeit die Bahnlinie nach Tirano anschliessen, welche das Veltlin dem Verkehr etwas näher rückt, und auch den Zugang in das mittlere Engadin über den Berninapass, über welchen in kurzem gleichfalls ein Schienenstrang führen soll, erleichtert.

— Zwischen der **italienischen Mittelmeerbahn** und dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten werden lebhafte Verhandlungen geführt über die **Neuanschaffung von Rollmaterial,** um der bekannten Unzulänglichkeit des dieser Bahn zur Verfügung stehenden Parkes abzuhelfen. Diese Unterhandlungen sind nun dem Abschlusse nahe; da jede ausserordentliche Neubeschaffung von Eisenbahnmaterial vom Parlamente bewilligt werden muss, wäre die Kreditforderung wahrscheinlich noch in der jetzigen Session berathen worden, wenn diese nicht wegen der von der äussersten Linken geübten systematischen Obstruktion, welche zu den bekannten Skandalscenen geführt hatte, geschlossen worden wäre.

Die in Aussicht genommene Vermehrung umfasst für die Jahre 1900/1901 100 Lokomotiven, 250 Personenwagen, 100 Gepäckwagen und 2 000 Güterwagen. Die Mittelmeerbahn scheint bereit, die nöthigen Geldmittel gegen 4 ½ Verzinsung und unter Vorbehalt des Ankaufes nach Ablauf des Betriebsvertrages im Jahre 1905, dem Staate vorzuschiessen. Im letzten Augenblick spricht man davon, dass die zwischen Minister und Bahnverwaltung getroffenen Abmachungen ihre vorläufige Genehmigung durch königliches Dekret erhalten sollten, um dann ausgeführt und nachträglich dem Parlament vorgelegt zu werden. Die Regierung ist dazu ermächtigt, da ihr ein Provisorium von sechs Monaten bewilligt wurde.

Es muss ferner anerkannt werden, dass der Minister Lacava, in richtiger Würdigung der fortwährend wachsenden Bedürfnisse des Handels und der Industrie sowie der grossen Schwierigkeiten, welche den Bahnen wegen ganz unzulänglicher Ausstattung mit Betriebsmaterial erwachsen, den Bahnverwaltungen in weitester Weise entgegengekommen ist, sowohl dadurch, dass er sie zur Anmiethung ganz bedeutender Mengen von Güterwagen auf Staatskosten ermächtigt hat als auch dadurch, dass er bei den Unterhandlungen über Neubeschaffungen den Vorschlägen der Bahnen, welche sich auf die allernothwendigsten Forderungen beschränkten, wohlwollend gegenüber getreten ist.

— Es wurden jüngst die Arbeiten zur Errichtung des neuen **Ostbahnhofes Genua-Brignole** um den Betrag von 2 500 000 Lire vergeben.

— Von den italienischen Südbahnen ist die Einrichtung eines **direkten Güterverkehres zwischen Italien und Rumänien,** unter vorläufiger Anwendung des italienisch-österreichischen Gütertarifes, angeregt worden.

— **Feststellung des Zeitpunktes der Beendigung der Transportleistung der Bahn.** Der oberste Gerichtshof Russlands, der dirigirende Senat, hat dieser Tage eine Entscheidung getroffen, die für die Empfänger von Gütern von grosser Wichtigkeit ist. Es handelte sich nämlich darum, ob die Transportleistung der Bahnen mit der Ankunft der Güter auf einer Station ihr Ende erreicht, oder ob dieser Zeitpunkt erst eintritt, wenn die Güter zur Abnahme seitens des Empfängers bereit gestellt sind. Da auf grossen Bahnhöfen die ankommenden Wagen oft tagelang auf todten Gleisen stehen, bis sie zum Ausladen bezw. zur Abfuhr bereit gestellt werden können, so entschied der Senat dahin, dass die Transportleistung der Bahnen erst mit dem Zeitpunkt als vollendet zu betrachten ist, in welchem der Empfänger die Möglichkeit hat, das Gut mit eigenen Mitteln oder mit den Mitteln der Eisenbahnen abzurollen.

— Vom Ministerium der russischen Verkehrsanstalten sind die Stationsentfernungen der **Swenziany-Ponewesch-Schmalspurbahn** bestätigt worden. Die Stationen dieser Strecke sind von Swenziany entfernt: Sylgudwischki 26 Werst, Uzjano 52 Werst, Trombazischki 66 Werst, Onikschty 84 Werst, Traschkuny 98 Werst, Surdegi 108 Werst, Rogusek 114 Werst und Ponewesch 137 Werst. Die Bahn ist von der ersten Zufuhrbahngesellschaft erbaut worden.

— **Ein zweites Eisenbahnprojekt in Deutsch-Südwestafrika.** Nachdem die bergmännische Expedition, die von der South West Africa Co. 1893 nach dem Gebiete von Otavi in Ovemboland abgesandt wurde, dort ansehnliche Kupferlager gefunden hatte, war die Gründung einer Kupferbergbaugesellschaft zur Ausbeutung derselben beschlossen worden. Zuvor wurde aber der Berginspektor Duft in Südwestafrika beauftragt, noch einmal von Staatswegen das Gebiet daraufhin einer Untersuchung zu unterziehen. Da er nun die Angaben der Privatfachleute bestätigt hat, so soll jetzt die Bildung einer grossen kapitalkräftigen deutschen Gesellschaft für diesen Zweck dem Abschluss nahe sein. Diese Gesellschaft übernimmt auch den Bau einer Eisenbahn von der Küste nach Otavi, um damit das Erz befördern zu können. Schon in diesem Herbste wird eine technische Expedition nach Südwestafrika abgehen, um mit den vorbereitenden Arbeiten für diese Eisenbahn zu beginnen. Durch die Ueberlassung dieses Bahnbaues an die Otavigesellschaft wird von der South West Africa Co. ein wesentlicher Theil der Rechte, die aus der sogenannten Damaralandkonzession von 1892 stammen, wieder in deutsche Hände zurückgebracht. Diese Unternehmungen werden einen bedeutenden Fortschritt in der Entwickelung Südwestafrikas bilden. Der Bahnbau hat ebenfalls nicht geringe Bedeutung, da er die zweite Linie im Schutzgebiete bildet und nach einer Richtung hin führt, wo sich in einigen Jahren vielleicht Anschluss an andere fremde Linien bildet.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Vereinsbetriebsreglement.**

Der X. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

**Eröffnung von Stationen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Station Gstatterboden und der Haltestelle Gesäuse-Eingang der Strecke Amstetten-Pontafel gelegene Haltestelle Johnsbachthal ist am 10. Juli d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen der Haltestelle Johnsbachthal von Gstatterboden und Gesäuse-Eingang betragen je 4 km.

Westfälische Landeseisenbahn. Der an der Bahnstrecke Belecke-Brilon Stadt zwischen den Stationen Brilon Stadt und Scharfenberg gelegene, neu eingerichtete Haltepunkt Wülfte wird am 15 Juli d. J. für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen:

zwischen Wülfte und Brilon Stadt . . . . . 4,2 km,
" " Scharfenberg . . . . . 1,9 "

**Aufhebung einer Verkehrsbeschränkung.**

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Nachdem die Bauarbeiten an der Trebelbrücke beendet sind, ist die Beschränkung des Verkehres auf der Strecke Sülze-Tribsees am 4. Juli d. J. wieder aufgehoben worden (vergl. Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung in Nr. 46 d. Ztg. S. 820).

**Bezeichnung von Stationen.**

Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Die Station Oldenburg führt fortan zur Unterscheidung von Oldenburg i. Holst. die Bezeichnung „Oldenburg (Grossh.)".

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2796 vom 6. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aufschreibungen für die Güteprobenstatistik des Vereins (abgesandt am 9. Juli d. J.).

Nr. 2813 vom 6. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Protokolle des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage über die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften, Zürich, den 19./20. April und Luzern, den 15./17. Juni d. J. (abgesandt am 8. Juni d. J.).

Nr. 2836 vom 6. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 54 des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, Lindau i. B., den 14./15. Juni d. J. (abgesandt am 10. Juli d. J.). (Die nächste Sitzung soll, falls sich das Bedürfniss ergibt, sie im nächsten Winter abzuhalten, in Berlin, anderenfalls in der zweiten Hälfte des Monats Juni 1900 in Partenkirchen stattfinden.)

Nr. 2854 vom 8. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der Technischen Vereinbarungen (Bestimmungen über die an den Uebergängen der Personenwagen anzubringenden Schutzvorrichtungen (abgesandt am 9. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Westfälische Landeseisenbahn.**

Am 15. Juli d. J. wird der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Belecke-Brilon Stadt zwischen den Stationen Brilon Stadt und Scharfenberg gelegene Haltepunkt Wülfte für den Personenverkehr eröffnet.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Wülfte und Brilon Stadt . . . . . 4,2 km
" Wülfte und Scharfenberg . . . . . 1,9 "

Die Betriebsdirektion. (1872)

---

Die in Crivitz und Parchim an das diesseitige Bahnnetz anschliessende neu erbaute Nebenbahn Crivitz-Parchim wird am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

An der neuen Strecke befinden sich die Stationen Ruthenbeck, Friedrichsruh und Domsühl, welche sämmtlich für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen eingerichtet sind. Ruthenbeck ist jedoch von der Annahme und Auslieferung von schwerwiegenden Fahrzeugen ausgeschlossen.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt.

Schwerin, den 30. Juni 1899. (1873)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

## 2. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

**Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.**

Einführung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr auf der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der normalspurigen Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach treten in Kraft:

a) der Tarif, Theil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden auf der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach, Preis: 50 Heller;

b) der Lokalgütertarif, Theil II, für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Gütern auf der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach, Preis: 20 Heller.

Die neuen Tarife können bei der gesellschaftlichen kommerziellen Direktion in Wien zu den angegebenen Preisen bezogen werden.

Wien, am 5. Juli 1899. (1874)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft als betriebführende Verwaltung der Lokalbahn Laibach-Ober-Laibach.

## 3. Güterverkehr.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Die am 5. d. M. für den Güterverkehr eröffnete Station Neureuth ist mit einer festen Stirnrampe nicht ausgerüstet; es können daher auf dieser Station nur solche Fahrzeuge abgefertigt werden, deren Ver- und Entladung von den Langseiten des Wagens möglich ist.

Karlsruhe, den 6. Juli 1899. (1875)
Grossh. Generaldirektion.

---

Sämmtliche während der Zeit vom 1. September bis 15. Dezember d. J. in Stuttgart eintreffenden Wagenladungen von frischem Obst werden zur Entladung auf den Nord- und Westbahnhof daselbst verwiesen.

Die Abfertigung der nach Stuttgart bestimmten Obstwagen erfolgt in der gedachten Zeit auf den Nordbahnhof, soweit nicht Stuttgart Westbahnhof in den Frachtbriefen als Empfangsstation vorgeschrieben ist. Frachtbriefvorschriften, welche die Bereitstellung der Obstwagen auf den Hauptgüterbahnhof Stuttgart bezwecken, bleiben unberücksichtigt.

Stuttgart, den 6. Juli 1899. (1876)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

---

**Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr, Thorner Transitverkehr, Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1, Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

In vorbezeichneten Verkehren werden bei einer grösseren Anzahl der den Eisenausnahmetarifen 5 A bezw. 7 A angehörigen Stationen die Frachtsätze für Messingwaaren sowie andere Ganz- und Halbfabrikate aus unedlen Metallen usw. vom 1. August n. St. 1899 ab ermässigt.

Näheres hierüber ist bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 4. Juli 1899. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Ostdeutsch-ungarischer Verband.**
Theil II, Heft 1.

Im Ausnahmetarif Nr. 34 (Schlempen und Malztreber) werden auf Seite 214 und 216 des oben bezeichneten Tarifes die Anstossfrachtsätze der Stationen:

Karzec von 8 auf 5 ₰ für 100 kg
Kröben " 7 " 4 " " "
Pempowo " 4 " 2 " " "

mit sofortiger Gültigkeit abgeändert. Als Anstossstation ist bei jenen Stationen anstatt Krotoschin zu setzen Koschmin.

Breslau, den 7. Juli 1899. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Deutsch-französischer Güterverkehr über Elsass-Lothringen.**

Mit 1. Juli d. J. ist für die Beförderung von geschliffenen Glastafeln etc. von Igney-Avricourt, Station der französischen Ostbahnen, nach Basel (schweiz. Centralbahn) über Alt-Münsterol und Delle ein „tarif spécial commun international d'exportation P. V. Nr. 421" in Kraft getreten. Abgabe erfolgt gratis.

Strassburg, den 6. Juli 1899. (1879)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. August d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 1, ein neuer Ausnahmetarif Nr. 47 für Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt usw. bei Aufgabe als Stückgut sowie in Mengen von mindestens 5 und 10 t von Assling (K. K. ö. St. B.) nach Saalfeld und Waltershausen der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 6. Juli 1899. (1880)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1899 wird die Beschränkung des Ausnahmetarifes 1b zum Gütertarif badische Staatsbahn-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, wonach die Sätze dieses Ausnahmetarifes nur auf europäisches Stammholz anwendbar sind, aufgehoben, sodass ab genanntem Zeitpunkte sämmtliches unter die Ziffer 1 der Abtheilung Holz des Spezialtarifs II fallende Stammholz, also auch aussereuropäisches, zu den Sätzen des Ausnahmetarifes 1b abgefertigt werden kann.

Karlsruhe, den 6. Juli 1899. (1881)

Gr. Generaldirektion.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Der für die Beförderung von Getreide, Getreideabfällen, Hülsenfrüchten, Kleie, Malz und Oelsaaten zwischen Basel badischer Bahnhof transit einerseits und den Stationen der mittel- und westschweizerischen Eisenbahnen anderseits bestehende Ausnahmetarif ist mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thunbahn bezw. der Oensingen-Balsthalbahn neu aufgelegt worden.

Der Tarif kann von den gr. Güterverwaltungen Basel und Mannheim sowie vom diesseitigen Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 8. Juli 1899. (1882)

Gr. Generaldirektion.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Zu den Gütertarifen Basel bad. Bahn und Waldshut - Ostschweiz wird mit Gültigkeit vom 20. Juli 1899 je der Nachtrag III ausgegeben.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen Basel und Waldshut.

Karlsruhe, den 8. Juli 1899. (1883)

Gr. Generaldirektion.

---

**Bayerischer Vizinal- und Lokalbahn-Schnitttarif vom 1. Januar 1898.**

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Nürnberg Nordostbahnhof und Nürnberg Nordbahnhof der am 1. Juli l. J. eröffneten Lokalbahn Nürnberg Ostbahnhof-Nürnberg Nordbahnhof in den Schnitttarif einbezogen.

Näheren Aufschluss ertheilen die betheiligten Stationen.

München, den 4. Juli 1899. (1884)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.**

Der Ausnahmetarif Nr. 8 für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände von Rohpetroleum), gültig von Godramstein nach sämmtlichen bayerischen Stationen, wird mit Wirkung vom 1. September 1899 ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 7. Juli 1899. (1885)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Januar 1899.**

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Wolfach der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Tarif einbezogen:

a) Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen:

| km | Wolfach nach und von | Eilg. | Stückg. | allg. Wagld. A | allg. Wagld. B | Spezialtarife A 2 | Spezialtarife I | Spezialtarife II | Spezialtarife III |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | | | | | | |
| 512 | Passau Donaulände tr. | 924 | 462 | 353 | 313 | 262 | 236 | 185 | 119 |
| 394 | Regensburg „ „ | — | 396 | 287 | 251 | 212 | 192 | 153 | 102 |
| 469 | Deggendorf „ „ | — | 449 | 337 | 296 | 250 | 226 | 179 | 118 |

b) Verkehr mit den unteren Donauländern:

| km | | Eilg. | Stückgut I | Stückgut II | A 1 | B | A 2 | I | II | III |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 512 | Passau Donaulände tr. | 737 | 368 | 317 | 211 | | | | 160 | 119 |
| 394 | Regensburg „ „ | — | 302 | 262 | 173 | | | | 133 | 102 |
| 469 | Deggendorf „ „ | — | 354 | 307 | 203 | | | | 156 | 118 |

München, den 4. Juli 1899. (1886)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

(Theil III Heft 3 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 wird die Station Platten der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken im Verkehr mit der Station Göding der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit einem Frachtsatze von 4.66 ℳ für 100 kg in die Abtheilung 1 B des Getreide- etc. Ausnahmetarifes, Theil III Heft 3 vom 1. Februar 1898 aufgenommen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

(Theil II Heft C [Gemeinschaftliches Heft].)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 wird die Station Platten der k. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in den Tarif, Schnitttafel B des Kilometerzeigers mit folgenden Entfernungsziffern aufgenommen:

| Gruppe Nr. | Vom Schnittpunkt bis | Schnittpunkt Nr. I | II | III | IV | V | VI | VII |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Kilometer | | | | | | |
| 29 | Platten . . | 578 | 581 | 602 | 678 | 659 | 697 | — |

München, den 8. Juli 1899. (1887)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf-Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.**

Mit Gültigkeit vom 1. September l. J. sind die für Rheinau-Passau-Donaulände tr. bestehenden Frachtsätze, wie folgt zu berichtigen:

| | | Eilgut | Stückg. I | Stückg. II | B | A 2 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Seite 34 | 481 km | 884 | 442 | | 295 | 247 |
| „ 96 | 481 „ | 693 | 347 | 299 | — | — |

Des weiteren sind mit sofortiger Gültigkeit die folgenden Frachtsätze nachzutragen:

| | Ausnahmetarif 1 u. 2 a | Ausnahmetarif 1 c | Ausnahmetarif 2 c | Ausnahmetarif 4 b | Ausnahmetarif 4 c |
|---|---|---|---|---|---|
| **Rheinau-Passau-Donaulände:** | | | | | |
| Seite 34 | 395 | 122 | 112 | — | — |
| „ 44 | — | — | — | 210 | 171 |
| **Rheinau-Regensburg-Donaulände:** | | | | | |
| Seite 55 | 316 | 117 | 95 | — | — |
| **Rheinau-Deggendorf-Donaulände:** | | | | | |
| Seite 72 | 376 | 122 | 111 | — | — |

| | Ausnahmetarif 1 a | 1 b | 1 c | 2 a | 2 b | 2 c | Ausnahmetarif 13 b u. c | 14 c | Ausnahmetarif 15 a | 15 b | 15 c | 16 a | 16 b | 16 c |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Rheinau-Passau-Donaulände:** | | | | | | | | | | | | | | |
| Seite 96/97 | 153 | 122 | 102 | 132 | 106 | 88 | 150 | 174 | 240 | 160 | 160 | — | — | — |
| „ 114 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 228 | 173 | 156 |
| **Rheinau-Regensburg-Donaulände:** | | | | | | | | | | | | | | |
| Seite 130/131 | 134 | 105 | 88 | 118 | 89 | 74 | 124 | 142 | 198 | 131 | 131 | — | — | — |
| „ 148 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 203 | 149 | 134 |
| **Rheinau-Deggendorf-Donaulände:** | | | | | | | | | | | | | | |
| Seite 164/165 | 152 | 120 | 100 | 131 | 103 | 86 | 146 | 168 | 234 | 155 | 155 | — | — | — |
| „ 182 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 228 | 170 | 153 |

München, den 6. Juli 1899. (1888)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898.**

Im Verkehr mit den Lokalbahnstationen Fladungen, Heufurt, Nordheim v. d. Rh., Ostheim v. d. Rh. und Stockheim i. Ufr. sind für Basaltsendungen des Ausnahmetarifs für Steine des Spezialtarifs III die betreffenden Anstosssätze um 0,06 ℳ. für 100 kg zu kürzen, für Basaltsendungen des Ausnahmetarifs für Wegebaumaterialien kommt kein Zuschlag zur Einrechnung.

München, den 7. Juli 1899. (1889)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.**

Die Station Avolsheim der Reichsbahnen wird zum 15. Juli d. J. mit direkten Entfernungen und Sätzen in den Tarif aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 2. Juli 1899. (1890)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutscher Privatbahnkohlenverkehr.**

Mit dem 15. d. Mts. wird die Station Hestrup der Bentheimer Kreisbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. Juli 1899. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Vom 1. August d. J. ab wird die Station Ober-Üllersdorf der Nebenbahn Hansdorf-Priebus allgemein als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen, Braunkohlenkoks u. Braunkohlenbrikets etc. des Tarifheftes Nr. I einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen und die im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif), Seite 161 des Tarifs, enthaltenen Frachtsätze zu Grunde gelegt

Zu dieser Berechnung der Frachtsätze kommt ein Zuschlag von 0,01 ℳ. für 100 kg zu Gunsten der Nebenbahn Hansdorf-Priebus.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 10. Juli 1899. (1892)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

**Betrifft das Waarenverzeichniss des Holztarifs und des Rohstofftarifs.**

Insoweit in den Binnenverkehren der deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den auf deutschem Gebiet belegenen Stationen der niederländischen Eisenbahnen der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) und der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) in Geltung ist, sind mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J.:

a) im Waarenverzeichniss des Holztarifs (Ausnahmetarif 1) unter Ziffer 2 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl) verpackt“, und
b) im Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) unter Ziffer 6 hinter „(Holzsägemehl)“ das Wort „unverpackt“

zu streichen.

Verpackte Holzsägespäne (Holzsägemehl) sind am 1. April d. J. aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III versetzt worden (zu vergleichen Nachtrag I zum Theil I des deutschen Eisenbahngütertarifs).

Im preussischen Staatsbahngruppen- und Wechselverkehr ist diese Tarifmaassnahme gemäss unserer Bekanntmachung vom 20. Juni d. J. bereits eingeführt worden.

Berlin, den 7. Juli 1899. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Zum Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1894, das auch für den Verkehr ab Basel bad. Bahn und Waldshut nach schweizerischen Stationen Anwendung findet, ist der Anhang II ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 8. Juli 1899. (1894)
Gr. Generaldirektion.

---

**Sächsisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Am 1. August d. J. treten die Nachträge IX zu den Tarifheften 2 und 3 in Kraft, welche anderweite besonders ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Kleie (auch Grieskleie, Erbsenschalenkleie und Gerstenkleie) für die preussisch-sächsischen Wettbewerbstationen Gera, Grosszschocher, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz sowie für einige sächsische Binnenstationen enthalten.

Abdrücke dieser Nachträge können durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 10. Juli 1899. (1895)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.**

Mit Gültigkeit vom 1. August wird die Station Berlin, Hamburger und Lehrter Bahnhof mit den für die übrigen Berliner Bahnhöfe z. Zt. bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 15 II für Rohbenzin aus Erdöl (Petroleumnaphta) einbezogen.

Breslau, den 10. Juli 1899. (1896)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

---

Zum Allgemeinen Eisenbahngütertarif (Theil I) für die deutsch-luxemburgischen Verkehre vom 1. April 1898 tritt am 10. Juli d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Derselbe enthält einige Aenderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zum Reglement.

Strassburg, den 30. Juni 1899. (1897)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 15. Juli d. J. wird die Station Niedersedlitz der sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif D 1 für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II nach den deutschen Seehafenstationen und Küstengebieten einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 7. Juli 1899. (1898)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.**

Der in unserer Bekanntmachung vom 17. Juni d. J. bezeichnete neue Tarif für den vorgenannten Verkehr wird am 1. August d. J. eingeführt. Er tritt an Stelle des Tarifes, Theil II, Heft 1 vom 1. August 1895 sammt Nachtrag I und der durch die Bekanntmachungen vom 27. November 1895, 27. Februar und 25. September 1896, 31. August und 5. November 1897 und 4. Juli 1898 eingeführten Frachtsätze.

Neben zahlreichen Ermässigungen treten durch den neuen Tarif theilweise auch Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein. Insoweit dies der Fall ist, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 20. August d. J. gültig.

Der Tag, von dem an Abzüge des neuen Tarifs durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen zu beziehen sind, wird noch besonders bekannt gemacht. Bis dahin gibt unser Verkehrsbüreau, hier, Wienerstrasse 4, über die neuen Frachtsätze auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 7. Juli 1899. (1899)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 15. Juli n. St. 1899 ab wird bis auf weiteres in oben bezeichnetem Verkehr für die aus der Schweiz stammenden, im Ansageverfahren — unter Zollverschluss — abgefertigten Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen die tarifmässige Deckenmiethe für die Strecke Friedrichshafen transito-Sosnowice transito (zur Ausfuhr nach Russisch-Polen) nicht erhoben.

Bromberg, den 1. Juli 1899. (1900)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 15. Juli d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von Admont, Gstatterboden, Hieflau, Rottenmann und Trieben der k. k. österr. Staatsbahnen nach Trotha der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 6. Juli 1899. (1901)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Magdeburg-Halle bayerischer Verbandsgüterverkehr.**

1. Der im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnen versuchsweise und widerruflich zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen findet mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. ab unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre zwischen Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a. S. einerseits und Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits Anwendung. Von den Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen gehören dem Ausnahmetarif als Versandstationen Aschaffenburg, Augsburg, Fürth (Staatsbhf.), Lindau, München (Central-, Ost- und Südbhf.), Nürnberg (Central- und Ostbhf.) und als Empfangsstation Regensburg an. Als Empfangs- und Versandstationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a. S. kommen dieselben in Frage, welche im inneren Verkehre der preussischen Staatseisenbahnen als solche vorgesehen sind.

Ueber die Anwendungsbedingungen sowie die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

2. Die Artikel Holzsägespäne (Holzsägemehl) verpackt, Holzmehl, scheiden aus dem Ausnahmetarife 1 für Holz der Abtheilung A aus.

Dieselben werden im Bereiche der deutschen Eisenbahnen allgemein zu den niedrigeren Sätzen des Spezialtarifs III abgefertigt.

Magdeburg, den 6. Juli 1899. (1902)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Saarbrücken - pfälzischer Thierverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 wird in den Thiertarif vom 1. Oktober 1898 auf Seite 4 folgende besondere Bestimmung zu § 44 der Verkehrsordnung aufgenommen:

„4. Für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, welche zum Transport von lebendem Geflügel verwendet sind, und der bei der Beförderung benutzten Geräthschaften (Bekanntmachung des Herrn Reichskanzlers vom 2. Februar 1899, R.-G.-Bl. S. 11) werden die gleichen Gebühren erhoben, wie für die Desinfektion bei Beförderung von anderem Kleinvieh."

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. (1903)

St. Johann-Saarbrücken, den 5. Juli 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

Einführung eines Nachtrages I zum Tarife, Theil II, Heft 2.

Mit 1. August 1899 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. August 1898 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2, zur Einführung.

Derselbe enthält:

1. Aenderung und Ergänzung der „Besonderen Bestimmungen".
2. Einbeziehung von Stationen.
3. Ermässigte Frachtsätze für Kleie etc.
4. Uebergang von Stationen in andere Direktionsbezirke.
5. Berichtigungen des Tarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 20 Hellern = 15 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 5. Juli 1899. (1904)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich.**

(Kartirungsfrachtsätze für Obst, frisches, unverpackt.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899 gelangen für Obst, frisches, unverpackt (alla rinfusa), bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief und Einhaltung der allgemeinen Tarifbestimmungen zwischen der Station Chrudim (Oe. N. W. B.) einerseits und den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen deutschen Hafenstationen andererseits direkte Ausnahmesätze im Kartirungswege zur Einführung, welch letztere bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden können.

Wien, am 6. Juli 1899. (1905)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Mimosarindeextrakt treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungplatz nach Okrischko . . . | 170 ₰ |
| Von Schönpriesen-Umschlag nach Okrischko . . . | 165 ₰ |
| Von Dresden-Elbkai nach Okrischko . . . | 217 ₰ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 4. Juli 1899. (1906)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Theil II Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 und insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. September 1899, gelangt je ein Nachtrag VI zum Lokalgütertarif Theil II, Heft 1, 2 und 3 zur Einführung.

Die Nachträge VI zu Heft 1 und 2 enthalten:

1. Aenderungen und
2. Ergänzungen.

Der Nachtrag VI zu Heft 3 enthält:

1. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Arnoldstein-Hermagor, der Lokalbahn Beneschau-Wlaschim, der Lokalbahnen Wels-Aschach a. d. Donau und Wels-Unter-Rohr, welche aus dem 2. Abschnitte in den 1. Abschnitt übertragen werden; gültig vom 1. August l. J. und insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. September 1899.
   Hierdurch treten die gleichnamigen Tarife im 2. Abschnitt ausser Wirksamkeit.
2. Aenderungen und
3. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 5. Juli 1899. (1907)

**Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Tarif Theil II Heft 4 v. 1. Dezember 1893.

Aufhebung der Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12/b—i für die Verkehrsrichtung aus Ungarn.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 wird die Gültigkeit der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 b bis i, enthalten im Heft 4 vom 1. Dezember 1899 des Tarifes für den obenbezeichneten Eisenbahnverband — rücksichtlich der Verkehrsrichtung aus Ungarn nach Deutschland, aufgehoben.

Wien, am 1. Juli 1899. (1908)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.**

(Erweiterung der Reexpeditions - Begünstigung in den Lagerhäusern der Filiale der galiz. Aktien-Hypothekenbank und des Podolischen Bank- und Kommissionshauses in Tarnopol auf Sendungen von Getreide etc. von Husiatyn trs.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1899 bis auf weiteres finden die direkten Frachtsätze der Tarife:

a) Theil II, Heft 2 für den österr.-ungar.-russisch. Grenzverkehr vom 1. Januar 1896;
b) Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach vom 1. Januar 1897, Ausnahmetarif Nr. 2

im Verkehre von Husiatyn transit bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station unter Einhaltung der in den vorangeführten Tarifen für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition in den Tarnopoler Lagerhäusern der Filiale der galiz. Aktien-Hypothekenbank und des Podolischen Bank- und Kommissionshauses Anwendung.

Wien, am 3. Juli 1899. (1909)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**
**Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.**
**Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica.**
**Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**

(Aufnahme der Lagerhäuser der Firmen Kriss, Singer und Weinschl und Moses Breier in Kolomea als Reexpeditionsstelle für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1899 bis auf weiteres finden die direkten Frachtsätze der Tarife:

a) Theil II, Heft 2, für den österreich.-ungar.-russ. Grenzverkehr vom 1. Januar 1896;
b) Theil II für den Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach vom 1. Januar 1897, Ausnahmetarif Nr. 2;
c) für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau-Granica vom 1. Januar 1893, Spezialtarif 1;
d) Theil II, Heft 2, für den süddeutsch-österr.-russischen Grenzverkehr vom 1. Januar 1897

bis zur neuen Bestimmungs-(Verbands-) station im Verkehre von Nowosielitza transit, Sereth transit, bezw. hinsichtlich des Tarifes für den Güterverkehr Illowo loco und transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Warschau und Granica von jenen Tarifstationen, für welche die Verkehrsleitung über Kolomea erfolgt unter Einhaltung der in den voraufgeführten Tarifen für die Reexpedition von Getreide etc. enthaltenen Bestimmungen auch bei Unterbrechung des Transportes durch Einlagerung bezw. Reexpedition in den Kolomeaer Lagerhäusern der Firma Kriss, Singer und Weinschl und der Firma Moses Breier Anwendung.

Ausgeschlossen von der vorstehenden Begünstigung sind nachstehende im

Rahmen des süddeutsch-österr.-russischen Grenzverkehres zur Abfertigung gelangenden Getreidetransporte:
Nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M.;
nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz (mit Ausnahme der Station Mannheim);
nach Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn (mit Ausnahme der Station Heidelberg Hauptbahnhof);
nach Station Ludwigshafen a/Rh. der pfälzischen Eisenbahnen.
Wien, am 3. Juli 1899. (1910)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Lokaltarif** (1911RM)
**für die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn.**
Am 1. September l. J. werden die Umkartirungssätze — (Seite 48 unter F. c. 3) — für den Verkehr mit Mannheim (Direktionsbezirk Mainz) durch neue ersetzt.

## 4. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 5 Paar gekuppelten Drahtzugschranken an der Strecke Neumünster-Idesloe soll vergeben werden.
Die Verdingungsunterlagen liegen im Büreau der unterzeichneten Inspektion während der Dienststunden aus, können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.
Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum 26. Juli, Vorm. 10 Uhr nach hier einzureichen.
Oldesloe, den 4. Juli 1899. (1912J)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

**Verdingung einer Lokomotivschiebebühne.**
Bedingungen und Zeichnungen können im Verwaltungsgebäude der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen postfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.
Angebote sind bis zum 9. August d. J., Vorm. 10 Uhr, einzusenden. Eröffnung derselben alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter. Zuschlagsfrist 21 Tage.
Speldorf, den 10. Juli 1899. (1913)
Königl. Eisenbahnwerkstätteninspektion.

**Verdingung eines Luftdruckhammers.**
Zum Beihämmern von Radreifen nach dem Einsetzen der Sprengringe. Bedingungen können im Verwaltungsgebäude der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Angebote sind bis zum 7. August d. J., Vorm. 10 Uhr, einzusenden. Eröffnung derselben alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter. Zuschlagsfrist 14 Tage.
Speldorf, den 10. Juli 1899. (1914)
Königl. Eisenbahnwerkstätteninspektion.

Die Anfertigung und Anbringung von normalen gusseisernen Wasserleitungsröhren und Formstücken im ungefähren Gesammtgewichte von 16 800 kg für die Wasserstation Calbe a. S. soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.
Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (in baarem Gelde) bezogen werden.
Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Wasserröhren etc. für Wasserstation Calbe a. S."
versehen zu dem auf
Sonnabend, den 22. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.
Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.
Magdeburg, im Juli 1899. (1915)
Königl. Eisenbahndirektion.

**Oldenburgische Staatseisenbahnen.**
Verdingung.
70 000 cbm Erdbewegung zur Herstellung der Bahn Holdorf-Damme sollen öffentlich vergeben werden.
Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im Baubüreau zu Bramsche zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ von dem Unterzeicheten bezogen werden.
Angebote sind versiegelt und bestellgeldfrei sowie mit der Aufschrift: „Erdarbeiten Damme" versehen bis zum 1. August 1899, Nachmittags 4 Uhr, an die Bauabtheilung III einzusenden.
Bramsche, den 8. Juli 1899. (1916)
Der Abtheilungsbaumeister.
Kühn.

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Muschaken der Nebenbahn Neidenburg - Ortelsburg soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden.
Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Muschaken" bis spätestens zum Termin, den 21. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen.
Königsberg, den 28. Juni 1899. (1917)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung zweier Wasserkrahne, einer für die Station Rauxel, ein zweiter für die Station Dortmund Süd, nach den Normalien der preussischen Staatseisenbahnen, Blatt 50, 51 und 52 und zwar mit doppelseitigem Absperrschieber soll vergeben werden. Angebote werden bis zum 17. d. Mts. unter Angabe der Lieferzeit, sowie der für die Montage erbeten.
Die Eröffnung der mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Wasserkrahnen zu versehenden Briefe findet am 17. Juli, früh 11 Uhr, in Gegenwart etwa erschienener Bieter statt.
Dortmund, den 6. Juli 1899. (1918)
Kgl. Eisenbahnmaschineninspektion.

**Verdingung**
der Erd- und Maurerarbeiten der Loose II a und II b von Stat. 154—225 + 93 bezw. von Stat. 225 + 93—284 + 70 der Nebenbahnstrecke Geseke - Brilon. Loos II a umfasst rd. 123 000 cbm Bodenbewegung und 5 600 cbm Mauerwerk, Loos II b rd. 158 000 cbm Bodenbewegung und 3 500 Kubikmeter Mauerwerk. Eröffnung der Angebote Sonnabend, den 22. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 22. August d. J., Abends 6 Uhr. Verdingungshefte können zu 3 ℳ in Baar für jedes Loos von hier bezogen, Pläne und Zeichnungen hier eingesehen werden.
Büren, Westf., 8. Juli 1899. (1919)
Königl. Eisenb.-Bauabtheilung.

**Grossherzoglich oldenburgische Staatsbahnen.**
Die Lieferung von Materialien für 25 Erdwagen soll in 6 Loosen vergeben werden und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| Loos 1. | Profil- und Stabeisen | (0,50) |
| „ 2. | Mutterschrauben und Nieten | (0,50) |
| „ 3. | Fertige Radsätze | (0,50) |
| „ 4. | Trag-, Zug- und Stossfedern | (0,50) |
| „ 5. | Zughaken, Schraubenkuppelungen und Gewindestücke für Zugvorrichtungen | (0,50) |
| „ 6. | Fertige Buffer | (0,50) |

Lieferungsbedingungen und Materialverzeichnisse können gegen postfreie Einsendung des neben den einzelnen Loosen vermerkten Betrages von unserer Werkstättenverwaltung in Oldenburg, Karlstrasse bezogen werden. Bei Bezug der Bedingungen usw. für sämmtliche Materialien tritt der ermässigte Preis von 2,00 ℳ ein.
Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Materialien für Erdwagen" bis zum Eröffnungstermin Montag, den 17. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, an unsere Werkstättenverwaltung einzureichen. Die Preise sind frachtfrei Oldenburg zu stellen.
Zuschlagsfrist bis zum 25. Juli.
Oldenburg, den 1. Juli 1899. (1920)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 5. Verkauf von Altmaterialien.

**Eisenbahndirektionsbezirk Essen.**
Verkauf abgängiger Oberbaumaterialien.
Die in den Sammelmagazinen auf den Bahnhöfen Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott im Gewichte von etwa 5 000 t, sollen verkauft werden.
Die Verkaufsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, zur Einsicht offen und können von dort gegen postfreie Einsendung von baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.
Mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien" versehene Angebote sind bis zu dem am 27. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.
Essen, den 3. Juli 1899. (1921)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 53 | 15. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Staatsminister Dr. v. Achenbach †.

Mit dem am 3. d. Mts. in Potsdam verstorbenen Staatsminister Dr. v. Achenbach ist eine auch um das preussische Eisenbahnwesen hochverdiente Persönlichkeit aus dem Leben geschieden. Bekanntlich wurde er im Jahre 1873 durch den Fürsten Bismarck an Stelle des Grafen Itzenplitz zum Handelsminister berufen, zu dessen Geschäftsbereich das Eisenbahnwesen gehörte. Mit grosser Schnelligkeit arbeitete er sich in diese ihm bis dahin fremden Geschäfte ein; die kluge, fleissige und fürsorgliche Hand des leitenden Ministers wurde sehr bald empfunden, persönlich erwarb er sich in diesem Wirkungskreise, wie in allen anderen, rasch allgemeines Vertrauen und aufrichtige Verehrung. Es galt damals auf dem Gebiete der Staatsbahnverwaltung die noch von einander getrennten Staatsbahnbezirke (Ostbahn, Niederschlesisch-Märkische, Oberschlesische Bahn, Hannover, Frankfurt-Bebra, Bergisch-Märkische, Main-Weserbahn, Nassauische und Taunusbahn, Saarbrücker und Rhein-Nahebahn) nach einheitlichen Gesichtspunkten zu organisiren und mit einander in Verbindung zu bringen; es gelang dies dem Ministerium Achenbach durch Uebernahme der Halle-Casseler und der Halle-Sorau-Gubener Bahn in Staatsbetrieb. Noch wichtigere Aufgaben waren auf dem Gebiet der Privatbahnaufsicht zu lösen, wo das Gründungsfieber der ersten 70er Jahre die bekannten Auswüchse gezeitigt hatte, deren Aufdeckung durch die denkwürdige Rede vom 7. Februar 1873 ein Verdienst des Abg. Eduard Lasker war. Herr v. Achenbach griff hier mit geschickter ordnender Hand, aber in der ihm eigenen maassvollen Art ein, regelte das Konzessionswesen, verhinderte so weitere ungesunde Gründungen und erwarb die von Lasker besonders aufs Korn genommene Nordbahn (Berlin-Stralsund), die schon erwähnten beiden Bahnen und ausserdem Berlin-Dresden und Berlin-Görlitz für den Staat. Durch die nun hergestellte Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Staatsbahnnetz war die Möglichkeit einer einheitlichen Staatsbahnverwaltung geschaffen und es waren zugleich dadurch, dass der Staat eine Hauptverkehrslinie zwischen dem Westen und dem Osten der Monarchie beherrschte, die Machtbedingungen für die Erweiterung des Staatsbahnnetzes durch weitere Verstaatlichungen gegeben.

Herr v. Achenbach war selbst ein eifriger Anhänger des Reichseisenbahnprojektes und nach dessen Scheitern der Verstaatlichung.

Aber die Durchführung dieses grossen vom Fürsten Bismarck aufs eifrigste geförderten Gedankens erforderte eine — im besten Sinne — rücksichtslosere Hand, als es diejenige des immer versöhnlichen und vermittelnden Achenbach war. Er selbst hatte schon den richtigen Mann zu solcher That, Herrn v. Maybach, als Unterstaatssekretär in sein Ministerium gezogen. Im Frühjahre 1878 wurde dieser sein Nachfolger und Herr v. Achenbach übernahm zunächst das westpreussische, dann das brandenburgische Oberpräsidium. Auch in diesem Wirkungskreise hat er den Eisenbahnfragen immer besonderes Verständniss und Interesse entgegengebracht und namentlich in den letzten Jahren das Kleinbahnwesen kräftig gefördert.

Die preussische Eisenbahnwelt trauert um den Verstorbenen als einen ihrer besten Männer, den sie einige Jahre hindurch mit Stolz zu den ihrigen zählte.

v. M.

# Elektromagnetisches Leitungssystem für Eisenbahnen.

Der häufigere Hinweis auf die Unansehnlichkeit des elektrischen Oberleitungsbetriebes, die Kostspieligkeit des Betriebes mittelst sogen. Schlitzkanäle und die vielfachen Mängel, die dem Akkumulatorenbetrieb noch anhaften, haben die Bahningenieure seit Jahren veranlasst, auf anderweite Betriebsmethoden für elektrische Bahnen zu sinnen. Aussichtsvoll erschien das Verfahren der Stromzuleitung durch eine Reihe fortlaufend angeordneter Kontakte, von denen durch unter dem Wagen befindliche Gleitschuhe der Strom abgenommen und den Motoren des Wagens zugeführt würde, um dann ähnlich wie beim Oberleitungssystem den Rückweg durch die Schienen zu nehmen. So bestechend ein solches System auf den ersten Blick scheint, so hat es sich bisher doch wenig Eingang verschafft.

Abb. 1.

Seit einigen Jahren hat sich die Westinghouse Electric and Manufacturing Company in Amerika damit beschäftigt, das System zu vervollkommnen. Eine damit ausgerüstete kurze Strassenbahnstrecke wurde mehrere Jahre erfolgreich betrieben und auch auf dem Werkstättenhof der Gesellschaft selbst ist eine derart eingerichtete Bahn seit vier Jahren im Betrieb. Die Regierung der Vereinigten Staaten hat vor kurzem eine gleichartige mit Lokomotiven betriebene elektrische Eisenbahn auf den Versuchsschiessplätzen der Marine in Indian Head am Potomac eingerichtet. Diese Strecke ist ungefähr 4,8 km lang; ein Abschnitt derselben wird durch oberirdische Stromzuführung, das Uebrige nach dem erwähnten Westinghouse'schen System betrieben, bei dem der Strom den Fahrzeugen durch feste Kontaktknöpfe zugeleitet wird, die zwischen den Schienen liegen. Der Raum zwischen den Schienen ist hier nicht befestigt. Veranlassung zur Wahl des Systems an dieser Stelle war der Umstand, dass eine Oberleitung in Gefahr gekommen wäre, von den Geschossen zertrümmert zu werden, die während der Schiessversuche die Bahnlinie kreuzen.

Das Prinzip dieser elektromagnetischen Stromzuführung ist aus den Abbildungen 1 bis 3 zu ersehen. In Abständen von 4,2 m sind Kontakte $X_1$, $X_2$, $X_3$ (Abb. 2), welche in wasserdichten Gehäusen isolirt eingeschlossen sind, zu Zweien nebeneinander in der Mitte des zu befahrenden Gleises angeordnet. Zu jedem Paar gehört ein Elektromagnet, der zwei Wicklungen trägt, erstens eine Nebenwicklung H, deren eines Ende durch die Verbindung M mit dem einen Kontaktknopf 1 und deren anderes Ende mit der einen Schiene verbunden ist, und zweitens eine Reihenwicklung, deren eines Ende mit dem zweiten Kontaktknopf 2 verbunden ist, während ihr anderes Ende über einen Schalter J P J an der Speiseleitung K liegt, die 500 Volt gegen die rückleitenden Schienen oder, dem Sprachgebrauch folgend, gegen Erde hat.

Der Motorwagen besitzt zwei auf Federn montirte T-förmige Stahlkontaktschuhe (Abb. 1), ferner eine Akkumulatorenbatterie aus sechs Zellen, die einen kleinen drehbaren Umformer speist, sodann den üblichen Kontroler und die Elektromotoren. Der Umformer transformirt den 12-voltigen Strom der Zellen auf solchen von 500 Volt. Die Kontaktschuhe sind so nebeneinander angebracht, dass sie nacheinander über alle Kontaktknopfpaare 1 und 2 hinwegstreichen. Die Länge der Kontaktschuhe ist so bemessen, dass jederzeit mindestens ein Knopfpaar berührt wird, was voraussetzt, dass die Schuhe das folgende Paar bereits gefasst haben müssen, ehe sie das letzte Paar verlassen.

Angenommen, ein Wagen stehe über dem Kontaktpaar $X_2$ still, so dass die Kontaktschuhe I und II (Abb. 1) die Knöpfe 1 und 2 berühren, so ist es zur Fortbewegung des Motorwagens alsdann erforderlich, Strom aus Gruppe $X_2$ zugeleitet zu erhalten, was auf folgende Weise bewerkstelligt wird.

Die Batterie D wird durch Schliessen des Hebels A auf den drehbaren Umformer geschaltet, wodurch letzterer angeht. Sobald er die genügende Geschwindigkeit hat — was nur wenige Sekunden in Anspruch nimmt —, wird auch der Schalter B geschlossen. Der 500-voltige Strom des Umformers geht dann vom positiven Pol durch die Verbindungen R R, den Kontaktschuh I, den Kontaktknopf 1 und durch die Windung H in die eine Fahrschiene — mit anderen Worten an Erde —, vom negativen Pol unmittelbar an Erde. Die Windung H magnetisirt den Kern S, welcher nunmehr den Anker P anzieht, also die Kontakte bei J J schliesst und so die Verbindung zwischen Knopf 2 und der Speiseleitung K K vermittelt. Jetzt wird der Schalter C geschlossen und die Schalter A und B werden geöffnet; der Umformer steht dann still, $X_2$ hat Strom von der Speiseleitung, der durch die Wicklung i über N den Knopf 2 und die Verbindung T den Motoren des Wagens zugeleitet wird, die ihn nun in gewöhnlicher Weise in Bewegung setzen. Gleichzeitig bleibt

Abb. 2.

aber auch die Nebenspule H erregt, denn es geht auch Strom von T über die Lampe L, den Schalter C und R zum anderen Kontaktschuh und von diesem über 1, M, H an die Fahrschiene, d. h. an Erde. Beim weiteren Verlauf der Fahrt streichen die Kontaktschuhe über die Knöpfe bei $X_3$ (Abb. 2). Der Strom geht dann durch den Nebenschluss, in dem sich die Lampe befindet, in die Nebenschlusswicklung des folgenden Elektromagneten $X_3$, schliesst hier in bekannter Weise den Kontakt und stellt auf diese Weise bereits bei $X_3$ die Verbindung mit der Hauptspeiseleitung her, ehe noch die Knöpfe 1 und 2 ausser Thätigkeit sind.

Sobald nun die Schuhe das Knopfpaar 1—2 verlassen, hört der Strom auf, durch die Windungen I und H der Gruppe $X_2$ zu gehen und die Kontakte J J bei $X_2$ öffnen sich, indem der Anker P infolge seiner eigenen Schwere abfällt, wodurch die Knöpfe 1 und 2 stromlos und gefahrlos werden. Da dann aber, wie schon bemerkt, die Verbindung mit der Hauptzuleitung bei $X_3$ bereits durch den Nebenschluss hergestellt ist, wird beim Oeffnen von $X_2$ der Hauptstromlauf keineswegs abgestellt.

Der Speisestrom, welcher durch die Kontakte J J geht, fliesst, wie schon erläutert, auch durch die Spule i. Der Kontakt J J bleibt also stets fest geschlossen. Jede Möglichkeit, dass sich die Verbindung öffnet, während der Strom zum Wagen geführt wird, ist also selbst dann ausgeschlossen, wenn Spule H stromlos werden sollte. Die Batterie und der Anlaufumformer F sind nur zu dem Zwecke da, um den ersten Kern S zu erregen und so die Hauptleitung zu schliessen. Ist dieses geschehen, so erhält der Wagen seinen Strom, da die Kontaktschuhe stets mindestens ein Paar Knöpfe berühren, selbstthätig weiter, ohne dass der Wagenführer darauf zu achten brauchte. Will der Wagenführer den Wagen zum Stehen bringen, so öffnet er den Kontakt C und die Wagenmotoren sind stromlos.

Die Kontakte J J mit all ihrem Zubehör werden in der Werkstatt fertig zusammengestellt, sodass beim Aufbau auf der Strecke nur nöthig ist, sie in die bereits vorher angebrachten Kästen wasserdicht einzusetzen und mit der Stromzuleitung zu verbinden. Die Kontaktknöpfe befinden sich rund 5 cm über der Laufschiene. Sie haben während einer dreijährigen Betriebszeit keine Abnutzung gezeigt. Abb. 3 zeigt den Grundriss einer fertigen Gleisstrecke.

Dem beschriebenen System werden eine Reihe von Vortheilen nachgerühmt, die darin bestehen, dass nur an Stellen, die von Wagen befahren werden, Strom in den Kontaktknöpfen vorhanden ist, dem Strassenverkehr also keine Gefahren drohen; dass Sammelstellen für Schmutz oder Wasser vermieden sind und Stromverluste nur an den befahrenen Stellen vorkommen. Die Anlage wird als billig bezeichnet. Einer der grössten Vorzüge besteht darin, dass die mit J P J bezeichneten Kontakte erst abfallen, wenn der Strom aufgehört hat, zu fliessen. Zerstörende Lichtbogen können infolgedessen nicht auftreten. Für alle Fälle sind jedoch die Kontaktflächen nicht aus Metall, sondern aus Kohle hergestellt.

Abb. 3.

Den angeführten Vortheilen stehen indessen auch Nachtheile gegenüber. Sollte sich ein Kontakt nach Vorbeifahren eines Wagens nicht öffnen, so ist die Möglichkeit von Kurzschlüssen in der Strassenfläche vorhanden. Die Unterhaltungskosten der zahlreichen Stromentnahmestellen mit ihren beweglichen Theilen sind nicht gering; sind doch auf 1 km Gleis deren etwa 240 zu rechnen. Dass die Knöpfe etwas über die Strassenfläche hervorragen, ist ebenfalls ein Uebelstand.

Am bedenklichsten aber ist, dass, wenn die Strasse nass oder schmutzig ist, ein über eine Kontaktstelle hinwegfahrender Wagen einen Stromverlauf auch über die Strassenfläche hinweg herstellen kann. Dieser Strom kann hinreichend sein, die Kontakte J P J geschlossen zu halten, nachdem der Wagen vorbeigefahren ist. In solchem Falle ist das Strassenpublikum gegen elektrische Schläge nicht ausreichend gesichert, der Uebelstand fällt bei Bahnen mit selbständigem Bahnkörper natürlich fort.

Km.

---

## Wasserstrassen und Eisenbahnen in Schweden.

Dasjenige Land Europas, welches im Verhältniss zu seiner Bevölkerungszahl die meisten Wasserstrassen und zugleich auch die meisten Eisenbahnen besitzt, ist Schweden. Nach der in dem verdienstvollen Werke von Eger „Die Binnenschifffahrt in Europa und Nordamerika“*) auf Seite 4 mitgetheilten Tabelle besitzt Schweden 6 740 km Schifffahrtsstrassen und es kommen dort von ihnen auf je 10 000 Einwohner nicht weniger als 13,7 km (die ungewöhnlich ausgedehnte Meeresküste nicht eingerechnet), während in den wasser- und kanalreichen Niederlanden auf dieselbe Einheit nur 10,3 km, in Grossbritannien nur 1,6 km und in Deutschland 1,9 km Schifffahrtsstrassen entfallen.

An Eisenbahnen besass Schweden**) Ende 1897 10 225 km, es kamen von ihnen auf je 10 000 Einwohner 20,5 km, dagegen in Grossbritannien 8,5 km, in Preussen 8,9 km, in Deutschland 9,2 km.

Wer Schweden aus eigener Anschauung kennt, weiss, dass dort der Wasserverkehr das gesammte Leben beherrscht. Schon ein Blick auf die Karte lehrt, dass dort sämmtliche Städte von mehr als 5 000 Einwohnern mit einziger Ausnahme der Universitätsstadt Lund theils an der Meeresküste, theils an schiffbaren Strömen, theils an Binnenseen liegen, welche mit dem Meere durch Ströme und durch Kanäle verbunden sind. Kann sich deren Leistungsfähigkeit auch in der Breite und Grösse der Schiffsgefässe mit unsern grösseren Strömen und den jüngeren Kanälen nicht messen, so ist doch die Tiefe der bedeutendsten unter ihnen den unsrigen überlegen. Die Tiefe des Ostsee und Kattegat verbindenden Götakanals beträgt fast 3 m (2,97 m), die des Hjelmarkanals, welcher den Hjelmarsee mit dem Mälarsee und dadurch mit dem Meere verbindet, 2,7 m; der Söderteljekanal, durch welchen Seeschiffe unter Umgehung des klippenreichen Schärgartens aus der Ostsee in den Mälarsee gelangen und von dieser Seite Stockholm erreichen, ist 3,55 m tief. Der einzige bedeutende Kanal Schwedens von geringerer Tiefe (1,78 m) ist der Dalslandkanal, welcher das Seengebiet an dem südlichsten Theile der norwegischen Grenze mit dem Kattegat verbindet und für die grossen Verkehrslinien ohne Bedeutung ist.

Die Binnenseen sind meist für die Dampfschifffahrt treff-

*) Berlin 1899, Verlag von Siemenroth & Troschel.
**) Archiv f. Eisenbahnw. 1899, Heft 4, S. 812.

lich geeignet, da das Fahrwasser zwar wegen der vielen felsigen Inseln und Klippen viele Krümmungen aufweist, aber durchgängig breit und tief ist. Baggerungen sind kaum nöthig, Versandungen fast unbekannt.

Die für den Handel wichtigsten Städte Stockholm, Gothenburg, Helsingborg, Malmö, Norrköping, Gefle, Söderhamm, Luleå liegen alle an tiefen, meist durch vorliegende Inseln gegen Winde geschützten Meeres- oder Flusshäfen. Sind auch im Innern des Landes die Städte weniger bedeutend, so reihen sie sich doch auch hier fast ausnahmslos um die grossen, mit dem Meere verbundenen Binnenseen, und eine nennenswerthe schwedische Stadt — immer von Lund abgesehen — ohne Dampfschiffverbindung gibt es nicht. Mehr als in irgend einem anderen Lande Europas sucht sowohl der Personen- und namentlich der Vergnügungsverkehr als auch der Güterverkehr die Dampfschiffe auf. In dem freilich kurzen Sommer von Mitte Juni bis etwa Mitte September hat der Schwede mehr oder weniger in allen Berufsarten Ferien, Schulen und Hochschulen sind in dieser ganzen Zeit in der That geschlossen, alle Welt zieht auf zahllosen grossen und kleinen Wasserstrassen hinaus auf die am Wasser und wenn möglich am Meere gelegenen Sommeraufenthalte, wie man sie beispielsweise in der Umgegend Stockholms stundenweit die Ufer der Seen und des Meeres säumen sieht.

Die Dampfschiffe dienen in der unendlichen Mehrzahl nicht nur dem Personen-, sondern auch dem Güterverkehr. Sie fahren schnell und regelmässig, haben mit keinem Wassermangel und keiner Strömung zu kämpfen und bedienen daher den Verkehr vortrefflich.

Bei dieser Gestaltung der Verkehrsverhältnisse sollte man in dem verhältnissmässig menschenleeren Lande kaum eine günstige Entwickelung des Eisenbahnwesens erwarten. Und doch hat Schweden zwar nicht im Verhältniss zur Fläche, wohl aber, wie wir sahen, in dem zur Bevölkerungszahl ein ungleich dichteres Eisenbahnnetz als Deutschland, und doch verzinste sich dort das Anlagekapital der Staatsbahnen im Jahre 1897 mit 4,72 % (gegen 3,84 % im Jahre 1896), das der Privatbahnen im Jahre 1896 mit 5,21 % (gegen 4,64 % im Jahre 1895). Von der oben angegebenen Gesammtlänge der Bahnen entfallen ziemlich genau $^1/_3$ auf die Staats-, $^2/_3$ auf die Privatbahnen. Die Ausgaben beanspruchten 56 % der Einnahmen, gegen 59 % im Vorjahre. Der sogenannte Betriebskoeffizient war also um 3 % günstiger. Bei den Staatsbahnen, bei denen allein er 1896 noch 61,06 % betrug, ist er für 1897 weiter erheblich bis auf 57,27 % gesunken.

Die Wahrheit des bekannten Wortes, dass jedes Land die Eisenbahnen besitzt, die es verdient, zeigt sich besonders deutlich in Schweden, dessen Eisenbahnen durch den Charakter des Landes und seiner Bewohner eine eigenartige Prägung erhalten. Uns Deutschen ist ja Schweden meist nur aus flüchtigen Vergnügungsreisen bekannt, aber schon diese genügen zu einem günstigen Urtheil über die Eisenbahneinrichtungen: gute, bequeme, mit Längsgang und Schlafeinrichtung, doppelten Scheiben gegen Staub und im Winter gegen Kälte versehene Wagen, elektrisches Licht fast überall, grosse Pünktlichkeit und Sicherheit des Betriebes, höfliches Benehmen sowohl der Mitreisenden wie der Schaffner, selten Gedränge, reichliche Pausen für die trefflichen Mahlzeiten, die auf meist malerisch gelegenen Bahnhöfen an gut besetzten Büffets geboten werden, ruhige und schnelle Fahrt — das ist so eine kleine Blumenlese der angenehmen Seiten des Bahnverkehres, die dem Reisenden sich darbieten, sowie er Schwedens Küste betritt.

Aber neben den musterhaften Einrichtungen des Personenverkehres, in dem dem aufmerksamen Beobachter das fast völlige Fehlen der eigentlichen Vergnügungszüge auffällt, weil sich die Bevölkerung zu diesem Zwecke mit grosser Vorliebe dem Wasserwege zuwendet, behauptet der Güterverkehr bei den schwedischen Bahnen trotz des augenscheinlich gleichfalls sehr starken Wettbewerbes der Wasserstrassen eine nur wenig geringere Bedeutung, wie bei den deutschen Bahnen. Die Gesammteinnahmen vertheilen sich mit rund 40 % auf den Personen- und 60 % auf den Güterverkehr, während auf den deutschen Eisenbahnen dem ersteren etwa 28 %, dem letzteren etwa 67,5 % der Einnahmen zufallen. Freilich fehlt den schwedischen Bahnen der Massenverkehr der Kohle, welche dem ganzen Lande aus England auf dem Wasserwege zugeführt wird und bei der Billigkeit und allgemeinen Verbreitung des Holzes überhaupt im Haushalt des Landes nicht die Rolle spielt, wie bei uns. Für einen schwedischen Güterzug charakteristisch ist das Ueberwiegen der gedeckten Güterwagen, das auch mit dem härteren Klima zusammenhängt, und der Transporte von Holz, namentlich von Bauholz und Brettern.

Das Holz, welches zweifellos den Hauptreichthum des Landes bildet, übertrifft auf den schwedischen Bahnen alle anderen Güter an Bedeutung, auf den norwegischen Bahnen, die ähnliche Verhältnisse zeigen, bildet es mit der aus ihm gefertigten Masse zusammen sogar mehr als die Hälfte des gesammten Güterverkehres. Aus den anscheinend unerschöpflichen Wäldern des Inlandes wird es nach den Küstenplätzen geschafft. Freilich auch hier findet der lebhafteste Wettbewerb des Wasserweges statt. Denn Holz sucht bekanntlich mehr als jedes andere Gut diesen, wie und wo es nur kann, es ist wegen der Fähigkeit geflösst zu werden und weil es überall in den Quellgebieten der Flüsse wächst und daher immer thalwärts strebt, mit den bescheidensten Wasserstrassen zufrieden, die sich in Schweden überall in grösster Zahl finden.

Neben Holz kommt in Schweden hauptsächlich Eisenerz als Frachtgut in Betracht. Von den grössten Erzgruben des Landes liegt die überwiegende Mehrzahl gleichfalls unmittelbar an schiffbaren Wasserstrassen, als welche hierfür namentlich die wermländischen Seenverbindungen in Betracht kommen. Gellivare in Lappland hat zwar nicht unmittelbaren Wasseranschluss, doch wird von hier aus nach etwa 200 km der Hafen Luleå am bottnischen Meerbusen erreicht. Die berühmten Erzgruben von Dannemora liegen vom schiffbaren Dal-Elf etwa 40 km entfernt.

Betrachten wir nun das Netz der schwedischen Eisenbahnen näher, so sind die Hauptlinien mit wenigen Strichen gezeichnet: Malmö - Stockholm über Norrköping; die einzigen an oder doch nahe an dieser Linie liegenden Orte von Bedeutung sind Jönköping am Wetternsee und Motala am schiffbaren und kanalisirten Motala-Elf. Die andere Hauptlinie Malmö-Helsingborg-Gothenburg-norwegische Grenze ist durchweg Küstenbahn; dann Gothenburg - Stockholm über Töreboda, Schnittpunkt des Wenernsee und Wetternsee verbindenden Götakanals; von Stockholm aus nordwärts führt eine Hauptlinie in einiger Entfernung von der Küste bis Luleå, Zweiglinien überall nach den Küstenhäfen entsendend; schliesslich erreicht sie den grossen Erzberg Gellivare, von wo die Bahn nach dem eisfreien Ofotenfjord an der norwegischen Küste des atlantischen Ozeans im Bau ist. An dieser Linie wird das dem nächsten Hafen um 40 km nähere Erzlager von Kirunavara liegen, dessen reiner Eisengehalt 74,4 % betragen soll gegen 69 % des Gellivare-Erzes und nur 35—40 % der deutschen Erze, und dessen Erzbestand auf 700 000 000 t berechnet wird. In der Mitte dieser z. Zt. nördlichsten Bahn der Erde, der einzigen, welche den Polarkreis überschreitet, zweigt in der Höhe des 63. Breitengrades eine Bahnlinie nach Westen ab, um bei Storlien in der Einsamkeit der Hochflächen des Kiölengebirges die norwegische Grenze zu erreichen, von wo aus sie nach dem etwas mehr als 100 km entfernten Drontheim weiterführt.

Ausserdem verbinden eine grosse Anzahl von Nebenbahnen die Küstenorte der schwedischen Ostküste von Malmö bis Norrköping mit einander, andere umziehen die gut bevölkerten Ufer der grossen Binnenseen, des Wenern, des Wettern, Hjelmarn und Mälaren. Bahnen, die einen Küstenplatz mit einem irgend bedeutenden Punkte des Binnenlandes verbinden, der ohne Wasserweg wäre, sind nur in geringer Zahl vorhanden.

So kann man wohl sagen, dass in Schweden die Eisenbahnen überall den Wasserverbindungen gefolgt sind und dass bei deren Zahl für sie die Möglichkeit, selbständige Verkehrs-

gebiete zu erobern, nur in sehr geringem Maasse vorhanden ist.

Es ist bei dieser Sachlage fast selbstverständlich, dass sich die Eisenbahnen in Schweden viel später entwickelt haben, als die Dampfschifffahrt. Diese befand sich schon auf einer bedeutenden Höhe, jede grössere schwedische Stadt hatte schon zahlreiche Dampferverbindungen, als Ende der 50er und Anfang der 60er Jahre die grosse südliche Stammbahn Malmö-Stockholm und die westliche Stammbahn Stockholm-Gothenburg eröffnet wurde. Dennoch haben die Eisenbahnen es zu der vorgeschilderten jetzigen ungewöhnlichen Ausdehnung gebracht, und sie liefern trotz der überall ihnen fast parallel laufenden trefflichen Wasserstrassen durchaus günstige finanzielle Ergebnisse. Es ist dies um so bemerkenswerther, als die Industrie des Landes, von den Holzschneidemühlen abgesehen, sich fast ganz auf die grossen Küstenplätze beschränkt, neben denen nur etwa Jönköping als am Wetternsee gelegener Binnenort zu nennen wäre, die grossen Hüttenwerke liegen gleichfalls fast ausnahmslos an schiffbaren Wasserstrassen.

Freilich kommt den Eisenbahnen zu gute, dass ihre Anlage verhältnissmässig billig ist. Das Kilometer Eisenbahnen hat dort durchschnittlich bei den Staatsbahnen nur 100 000 ℳ, bei den Privatbahnen nur 57 000 ℳ gekostet trotz des meist unebenen Geländes, dank der Billigkeit des Bauholzes, des Eisens, des Bettungsmaterials (ganz Schweden hat mit verschwindenden Ausnahmen steinigen Boden), des Grunderwerbs und der Arbeitslöhne.

Der längere Winter Schwedens ist nur von geringem Einfluss auf das Verhältniss von Eisenbahnen und Wasserstrassen; die etwas längere Dauer der Eisbedeckung hat den Vortheil einer grösseren Sicherheit und Regelmässigkeit.

Noch verhältnissmässig billiger aber als die Herstellung der Eisenbahnen war diejenige der Kanäle. Es erscheint uns fast unbegreiflich, wenn wir bei Eger lesen, dass der Gesammtaufwand von 1 740 km Wasserfahrstrassen nur 55 000 000 ℳ oder 31 500 ℳ für das Kilometer betrug und es wird dies nur erklärlich durch die schon erwähnte Eigenschaft der schwedischen künstlichen Wasserwege, dass sie vorhandene Seen mit einander in Verbindung setzen, so dass die Länge der durch jene Wasserstrassen aufgeschlossenen See- und Binnengewässerufer mehr als 5 000 km beträgt.

Durch die Zahl der vorhandenen Wasserverbindungen ist das Bedürfniss hierfür in Schweden so gesättigt, dass seit 1874 keine Kanäle mehr erbaut sind, während allerdings das Eisenbahnnetz seitdem in raschester Entwickelung sich befindet. Trotzdem hat sich indessen der Wasserstrassenverkehr keineswegs vermindert, vielmehr fortdauernd in erfreulichster Weise, wenn auch nicht in demselben Maasse wie der Eisenbahnverkehr, zugenommen. Die auf den schwedischen Wasserstrassen erhobenen Abgaben sind gering, genügen aber, um für das ebenfalls geringe Anlagekapital eine mässige Rente aufzubringen. Da meist verlorene Zuschüsse vom Staat oder den Gemeinden gezahlt sind, so ist die Rente des Aktienkapitals bei einigen Kanälen, z. B. beim Trollhättakanal, eine höchst glänzende, im Jahre 1896 sogar 24 %, während sich das Baukapital mit 5 % verzinste. Die Mehrzahl der Kanäle deckt zwar die Unterhaltungs- und Betriebskosten, gibt aber für das Aktienkapital eine mässige, für das Baukapital nur eine sehr geringe Verzinsung.

Alles in allem bestätigt das gleichzeitige Gedeihen des Wasser- und des Eisenbahnverkehres in Schweden das Gesetz, dass beide Arten der Verkehrswege, auch wenn sie sich überall begleiten, dennoch ihre volle Berechtigung haben und sich je nach der Natur des Verkehres in ihn theilen. Keine der schwedischen Wasserstrassen ist durch die Ausbreitung der Eisenbahnen verödet, vielmehr hat überall der Verkehr zugenommen, was in der einen Richtung verloren ging, wurde in der anderen mehrfach wiedergewonnen. In Schweden war, wie wir sahen, ein das Land nach allen Richtungen durchziehendes Wasserstrassennetz bereits vorhanden, ehe die Eisenbahnen kamen. Sie schlossen sich in der Hauptsache an dieses Netz an. Ein Mittellandkanal, wie er jetzt in Norddeutschland erstrebt wird, braucht in Schweden nicht erst erbaut zu werden. Er soll in Norddeutschland unsere vornehmsten von Süd nach Nord strömenden Wasserstrassen durch eine westöstliche Linie verbinden, in Schweden wurde diese westöstliche Verbindung bereits in den 30er Jahren durch das Kanal- und Stromregulirungssystem, welches man gemeinhin mit dem Gesammtnamen des Götakanals bezeichnet, geschaffen: er verband die Binnenseen des mittleren Schwedens unter einander und mit dem Meere und gilt noch heute dort als eine der grossartigsten Errungenschaften der damaligen Volkskraft, als eine der vorzüglichsten Quellen des wirthschaftlichen Gedeihens der durchzogenen Landestheile. Die Opfer, die diese Verbindung dem damals blutarmen Lande auferlegte — Eger gibt die Baukosten des Trollhätta- und Götakanals zusammen auf 23 000 000 ℳ an — erreichen zwar nur etwa den zehnten Theil der Summe, die der deutsche Mittellandkanal kosten wird, aber sie waren vergleichsweise viel höher, wenn man die Volkszahl und Steuerkraft des damaligen Schwedens dem Reichthum an Menschen und Gut der in Betracht kommenden deutschen Landestheile gegenüberstellt. Das Beispiel Schwedens kann den Muth und die Zuversicht nur erhöhen, mit denen wir an die Erbauung unseres Mittellandkanals herantreten. v. M.

---

## Aus dem württembergischen Landtage.

Bei dem grossen und allgemeinen Interesse, welches die Verhandlungen in der württembergischen Kammer der Standesherren vom 3. d. Mts. überall gefunden haben, geben wir hier die Rede des Erbprinzen zu Hohenlohe-Langenburg in dem Wortlaut, wie ihn der „Württembergische Staatsanzeiger" in der Nummer vom 10. d. Mts. mittheilt, wieder:

Referent Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg: Unsere Einnahmen aus den Staatseisenbahnen sind in steter Zunahme begriffen, der Reinertrag übersteigt jetzt den Bedarf für die Verzinsung der Eisenbahnschuld. Freilich ein Ueberschuss von 600 000 ℳ ist kein bedeutender, wenn man ihn vergleicht mit der Höhe der Eisenbahnschuld, welche von einer halben Milliarde nicht mehr weit entfernt ist, und wenn man in Betracht zieht, dass im Laufe der Jahre viele Millionen aus Restmitteln für Eisenbahnzwecke verwendet worden sind, deren Verzinsung auch zu berücksichtigen wäre, wenn man sich ein richtiges Bild von der Rentabilität unserer Eisenbahnen machen wollte. Unsere Eisenbahnen sind in der That ein „Sorgenkind" und wenn sie unter der Rubrik „Einnahmen" aufgeführt sind, so ist dies sehr cum grano salis zu verstehen. Württemberg ist in der schlimmen Lage, dass jede Maassregel zur Steigerung des Verkehres bei der Beschaffenheit des Terrains ganz unverhältnissmässig hohe Ausgaben voraussetzt. In keinem Theile des Landes sind die Terrainverhältnisse derartig, dass sie die Kostspieligkeit der Anlagen in einem anderen ausgleichen könnten. — Der Referent verliest nun die Rede des Herrn Ministerpräsidenten in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 8. Juni d. J. und fährt fort: Billige Personentarife haben vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus unleugbar grosse Vortheile, aber eine sehr starke Herabsetzung dieser Tarife ist dem unerwünschten Fluktuiren der Bevölkerung Vorschub zu leisten geeignet. Ob die Ermässigung der Personentarife eine solche Steigerung des Verkehres zur Folge haben wird, dass dadurch der grosse finanzielle Ausfall gedeckt werden wird, lässt sich nicht voraussehen. Jedenfalls ist grösste Vorsicht nöthig. Ihre Kommission kann die Frage, ob es angezeigt erscheint, durch die Schaffung eines Ausfalles von etwa 2 000 000 ℳ für mindestens zwei Finanzperioden auf jeglichen Ueberschuss der Eisenbahneinnahmen

über den zur Verzinsung der Eisenbahnschuld erforderlichen Betrag zu verzichten, nicht in bejahendem Sinne beantworten. Dagegen wird es sich darum handeln, in wie weit nicht gleichwohl unerlässliche Opfer zu bringen wären im Interesse der Vereinheitlichung der deutschen Tarife.

Der Redner wendet sich nun, nicht als Berichterstatter, sondern als Mitglied des hohen Hauses zu den Mittheilungen des Herrn Ministerpräsidenten im anderen Hause und bespricht zunächst den preussisch-hessischen Vertrag: Soweit ich die Sache habe studiren können, bin ich zu der Ansicht gekommen, dass eine möglichst innige Vereinigung zwischen den deutschen Eisenbahnen sehr wünschenswerth wäre, sowohl in finanzieller als auch in volkswirthschaftlicher Hinsicht. Der bestehende Zustand der Zersplitterung hat bedeutende Nachtheile; wo verschiedene Eisenbahnverwaltungen bestehen, muss zwischen denselben eine Konkurrenz stattfinden. Jede sucht ihre Einnahmen so sehr als möglich zu erhöhen; das ist gerechtfertigt, führt aber dazu, dass die Erhöhung der eigenen Einnahmen erreicht werden will durch Benachtheiligung der anderen Verwaltungen. Man sucht den Verkehr auf die eigene Bahn zu lenken und von den fremden Linien abzuleiten. Dies hat dazu geführt, dass, namentlich im Güterverkehr, Beförderungen von Wagen auf grossen Umwegen stattfinden. Ein anderer Uebelstand ist, dass das Wagenmaterial nicht in genügender Weise ausgenutzt werden kann; die Güterwagen können, soviel mir bekannt ist, nicht in ganz Deutschland in gleicher Weise benutzt werden, sondern wenn eine Gütersendung aus einem deutschen Staat nach einem Staat stattgefunden hat, können die betreffenden Wagen nicht von dem Endpunkt dieser Sendung wiederum nach einem dritten Orte gesendet werden, sondern müssen häufig leer nach dem Ausgangspunkt bezw. nach dem Ausgangsstaat zurückkehren. Ich habe selbst häufig derartige Züge beobachtet. Wir haben also eine ungenügende Ausnutzung des Wagenmaterials und damit eine Vertheuerung des Eisenbahnverkehres. Ich weise ferner auf den Aufenthalt hin, welcher an den Grenzen der einzelnen Verkehrsgebiete stattfindet; wo das gesammte Begleitungspersonal und die Maschine zu wechseln hat, findet natürlich auch ein langer Aufenthalt statt. Ich weise ferner hin auf die Verrechnungen, welche zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen stattfinden müssen; dieselben erfordern eine enorme Arbeit und damit erhebliche Kosten. Der finanzielle Punkt wird vielfach als ein etwas niederer Gesichtspunkt hingestellt, als dürfe man auf das „Geschäft“ kein zu grosses Gewicht legen, müsse vielmehr vor allen Dingen den volkswirthschaftlichen Gesichtspunkt im Auge behalten. Gewiss ist der volkswirthschaftliche Gesichtspunkt bei den Verkehrsanstalten der wichtigere, aber gerade für uns in Württemberg darf auch der finanzielle in keiner Weise zu niedrig angeschlagen werden. Unsere Einnahmen sind ja gestiegen, aber mit ihnen auch die Ausgaben. Wir haben jüngst ein Kreditgesetz für die Eisenbahnen verwilligt, ein Gesetz zum Bau von Nebenbahnen steht uns bevor. Diese Ausgaben sind sehr beträchtlich in Anbetracht der Grösse des Landes und der finanziellen Lage. Wir sind der höchstbesteuerte Staat in Deutschland; nachdem Hessen aus der Eisenbahngemeinschaft mit Preussen erhebliche finanzielle Vorzüge erwachsen sind, stehen wir in der steuerlichen Leistung obenan. Wir sind also keineswegs in der Lage, den finanziellen Standpunkt von oben herunter zu behandeln. Wenn die Finanzlage des Landes wieder einmal nicht mehr so günstig sein sollte wie heute und wir die Steuerkraft der Bevölkerung in erhöhtem Maasse in Anspruch nehmen müssen, so werden die interessirten Bevölkerungskreise es uns wenig dank wissen, wenn wir jetzt den finanziellen Gesichtspunkt allzu sehr ausser Acht lassen. — Kenner versichern, dass eine Eisenbahngemeinschaft mit einer grösseren Verwaltung für Württemberg von erheblichem Vortheil sein würde. Der hessische Staat steht sich, wie bekannt, finanziell bedeutend besser, als vorher. Selbst wenn wir als Glied einer Gemeinschaft wieder ungünstigere Zeiten erlebten, so würden wir immer noch in einer besseren Lage sein, wenn wir zur Deckung des Ausfalls eines grösseren Verkehrsgebietes beizutragen hätten, als wenn wir mit unseren eigenen Kräften für den Einnahmeausfall in unserem Lande aufkommen müssten. Wir können die Bodenverhältnisse unseres Landes nicht ändern. Wenn wir uns dagegen in eine angemessene Vereinigung mit den übrigen deutschen Eisenbahnen begeben könnten, so würde eine Ausgleichung stattfinden, in Norddeutschland ist der Bahnbau ein viel billigerer. Wenn also die grosse Gemeinschaft die Kosten für die schwierigen und zugleich die billigen Bauten zu tragen hätte, so würde sich in guten und in schlechten Jahren die Last mehr ausgleichen. Es stünden aber meiner Ansicht nach auch wirklich grosse volkswirthschaftliche Vorzüge in Aussicht, wenn die deutschen Bahnen in irgend einer Weise zu einer Einigung bezüglich der Leitung gelangen könnten. Die grossen durchgehenden Linien sind in Europa und, soviel ich weiss, auch in Amerika in einer Hand, es sind grosse Gesellschaften, welche den Verkehr von Meer zu Meer leiten und dafür sorgen, dass ohne Zeitverlust auf dem billigsten und kürzesten Wege die Waaren an ihren Bestimmungsort innerhalb des Landes und für den Export gelangen können. Die internationale Konkurrenz ist heutzutage so gross auf allen volkswirthschaftlichen Gebieten, dass es nothwendig ist, die Verkehrsanstalten in einer Weise zu leiten, dass dadurch dem Handel der beste und billigste Weg eröffnet wird. Die einzelnen Staaten machen sich jetzt in dieser Beziehung eine schädliche Konkurrenz. Oesterreich z. B. führt um unsere Grenze herum auf seinen Bahnen Waaren und entzieht den deutschen Bahnen die Durchfuhr. Eine kleinere Eisenbahnverwaltung nun, wie die bayerische oder württembergische, kann dagegen keine wirksamen Repressivmaassregeln ergreifen, hier kann nur ein Grossstaat, eine grosse Eisenbahnverwaltung entgegenwirken. So gut ein einheitliches Heer für den Krieg nothwendig ist, so gut brauchen wir eine einheitlich geleitete Waffe in diesem Wettkampf der Völker. Auf allen Meeren sehen wir deutsche Schiffe, die die besten Routen einschlagen, die auch vom Ausland benutzt werden und dem internationalen Verkehr dienen, und wenn wir nach Deutschland selbst hereinkommen, stösst sich der Verkehr an den Grenzen der deutschen Einzelstaaten. Das ist kein richtiges Verhältniss. — Nun sind gegen eine Vereinigung Einwendungen erhoben worden, deren Gewicht ich nicht verkennen will. So ist vor allen Dingen betont worden, dass darin ein gewisses Aufgeben der staatlichen Selbständigkeit liegen würde. Ich bin kein absoluter Unitarier in dem Sinne, dass ich etwa die Selbständigkeit der Einzelstaaten aufgeben wollte. Dieselbe hat sich auf historischem Wege entwickelt und ich glaube, dass der Zustand, wie er sich entwickelt hat und wie er dank der Reichsverfassung garantirt ist, ein guter ist. Das dynastische Gefühl in unseren Einzelstaaten, welches durch die Herrscher wachgehalten wird, ist für das gesammte Reich von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Meiner Ansicht nach liegt aber darin kein Grund, etwaige einzelne Zweige der Verwaltung nicht mit anderen Staaten zu vereinigen, ich glaube nicht, dass darin ein Verzicht auf die staatliche Selbständigkeit liegt. In England z. B. gibt es keine Staatseisenbahnen, die Eisenbahnen sind in den Händen grosser Eisenbahngesellschaften, auf welche zwar der Staat natürlich einen Einfluss hat, aber es denkt niemand daran, dass die Eisenbahnverwaltung ein wesentlicher Bestandtheil der Staatshoheit sei. Gewiss ist es ein Opfer, wenn ein Staat durch lange Jahre hindurch seine Eisenbahnen selbst verwaltet und im ganzen günstige Ergebnisse erzielt hat, auf eine solche Verwaltung, die einem lieb geworden ist, zu verzichten, aber Opfer müssen oft gebracht werden; die deutschen Staaten haben auch Opfer bringen müssen, als das Deutsche Reich gegründet wurde, dafür sind sie auch nach aussen sicher gestellt und stehen im ganzen viel besser da, als zuvor. Vielleicht wird späterhin eingesehen werden, dass wir auch in Bezug auf den Verkehr besser dastehen, wenn wir eine gewisse Selbstverleugnung geübt haben. Auch für die parlamentarischen Körperschaften wird in einem solchen Verzicht ein Opfer liegen. Aber ist es so gross? Die Details der Eisenbahnverwaltung erfordern ein so eminentes Sachverständniss, dass der Parlamentarier da nicht leicht eingreifen kann. Was jetzt eine so grosse Rolle spielt, die Erbauung von Nebenbahnen, dieses Gebiet würde uns ja auch künftig wohl nicht versagt bleiben. Nach dem Vertrage, welchen Hessen mit Preussen geschlossen hat, ist es ja dem hessischen Staate unbenommen, Nebenbahnen zu bauen. Sie gehen allerdings nachher, so viel ich weiss, in die Verwaltungsgemeinschaft über. Preussen kann nicht widersprechen, wenn der hessische Staat eine Nebenbahn bauen will, und wenn wir eine Gemeinschaft eingehen würden, so würde zweifelsohne unsere Regierung sich eine derartige Klausel im Vertrag nicht entgehen lassen. Bekämen wir aus der Gemeinschaft Ueberschüsse in dem Verhältniss wie Hessen, so könnten wir diese Millionen für allgemeine Zwecke flüssig machen, wir wären in der Lage, damit Nebenbahnen in weiterem Maasse zu erbauen als jetzt, ohne die Steuerkraft des Landes in Anspruch zu nehmen. Es ist auch geltend gemacht worden, dass wir wohl manche uns lieb gewordene Einrichtung aufgeben müssten, Landeskarten, Retourbillets usw. Nun, wenn die süddeutsche Tarifgemeinschaft abgeschlossen werden sollte, müssten wir, wie der Herr Ministerpräsident im anderen Hause angekündigt hat, diese lieb gewordenen Gewohnheiten, diese Tarifausnahmen auch preisgeben; das andere Haus schien in der kurzen Debatte, welche über diesen Gegenstand stattfand, das nicht weiter zu vermissen. Das andere Haus wird ja noch Gelegenheit haben, sich näher darüber auszusprechen, es bleibt abzuwarten, welche Stellung dasselbe nehmen wird; jedenfalls war der erste Eindruck, den ich von jener Debatte gewann, der, dass ein Verzicht auf diese ermässigten Rückfahrkarten und die Landeskarten doch keine so grosse Schwierigkeit sein würde, während in manchen Pressorganen, als davon die Rede war, eine eventuelle Gemeinschaft mit Preussen einzugehen, gerade dieser Verzicht als ein unerhörtes Opfer betrachtet wurde. Das ist immerhin eine auffällige

Behandlung der Sache. — Man führt auch an, dass die preussischen Eisenbahnen in sehr fiskalischer Weise verwaltet werden, das wird nicht ganz zu leugnen sein. Ich habe selbst, wenn ich mich darüber erkundigte, Aeusserungen derart gehört, und ich würde es bedauern, wenn etwa durch eine Eisenbahngemeinschaft diese Nachtheile sich auch bei uns zeigen sollten. Das Bedenken mildert sich aber doch insofern, als man annehmen darf, dass ein solches Prinzip mit Persönlichkeiten zusammenhängt und mit Zeiten. — Sollte ich mich nun über die Form aussprechen, wie wir eine Gemeinschaft eingehen könnten, so möchte ich mich nicht positiv ausdrücken. Ich will nicht unbedingt befürworten, dass etwa eine Gemeinschaft mit Preussen eingegangen werden soll, wie sie Hessen eingegangen ist. Mir stehen dazu die nöthigen Kenntnisse über die derzeitige Lage nicht zur Verfügung, ich glaube, die Form einer Vereinigung dürfen wir, wenn einmal über das Prinzip Einigkeit besteht, getrost der Sachkunde unserer Regierung überlassen. Worauf es mir hauptsächlich ankommen würde, wäre, dass die sämmtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen unter einer Leitung ständen. Sie haben die Rede vernommen, welche der Herr Ministerpräsident im anderen Hause gehalten hat. Aus derselben geht hervor, dass die Tarifgemeinschaft, worüber jetzt Verhandlungen schweben, kein Sonderbund sein soll. Im Gegentheil, es soll diese Tarifgemeinschaft gewissermaassen einen Schritt zur Einigung darstellen. Ich habe diese Aeusserung mit grosser Freude begrüsst, weil nach demjenigen, was in der citirten Kammerverhandlung vom 5. und 6. April gesagt worden ist, leicht sich das Missverständniss hätte ergeben können, als ob Württemberg in schroffer Form jede Vereinigung ablehnen wolle und als Konsequenz hiervon eben dieser jetzige Schritt als ein Sonderbund gegen Preussen hätte angesehen werden können. In dieser Beziehung haben mich die Aeusserungen des Herrn Ministerpräsidenten vollkommen beruhigt und ich hoffe, dass die Verhandlungen, welche jetzt schweben, ein Schritt auf dem Wege zu einer grösseren Einigung ganz Deutschlands sein werden. Mir wäre diejenige Form die liebste, welche es ermöglichte, dass die deutschen Eisenbahnen unter dem Reich, unter einer einheitlichen Verwaltung vereinigt würden. Sollte das möglich sein, so glaube ich, dass wir einen grossen Schritt vorwärts gethan haben würden, nicht nur in unserer Einheit, sondern in der richtigen Würdigung unseres Verkehres für unsere ganzen industriellen, kommerziellen und überhaupt volkswirthschaftlichen Verhältnisse. Es liegt mir ferne, jetzt der königlichen Staatsregierung zuzurufen: Gehet sofort daran, Verhandlungen mit Preussen anzuknüpfen. Den Zeitpunkt kann nur derjenige beurtheilen, welcher in die allgemeinen Beziehungen der Staaten den richtigen Einblick hat. Das aber möchte ich sagen, dass ich, je früher eine Vereinigung der deutschen Eisenbahnen stattfinden kann, es für um so besser halten würde im Interesse des gesammten Vaterlandes und des Staates Württemberg. Ich will keineswegs der preussischen Eisenbahnverwaltung schlimme Absichten unterlegen und sagen, dass sie uns etwa den Hals zuschnüren wird. Aber wenn wir die geographischen Verhältnisse ansehen, wenn wir das grosse preussische Eisenbahnnetz in unserem Norden sehen, im Westen die Reichseisenbahnen, welche mit der preussischen Eisenbahnverwaltung eng zusammenhängen, wenn wir sehen, wie Hessen gezwungen worden ist, den Anschluss zu suchen, wie Baden, was den Verkehr betrifft, doch auch in keiner so günstigen geographischen Lage ist, so müssen wir uns doch sagen, dass der Tag kommen kann, wo Württemberg die Nothwendigkeit einsehen wird, einen Anschluss zu suchen, und dazu vielleicht unter Bedingungen, die die Noth etwas ungünstiger gestalten dürfte, als sie zu einem früheren Zeitpunkt gewesen wären. Das Vertrauen habe ich zu unserer königlichen Staatsregierung, dass sie den richtigen Zeitpunkt finden wird, wo es nothwendig sein wird, ein Opfer zu bringen. Ich glaube, dass dann die öffentliche Meinung auch in unserem Lande sich belehren lassen und nicht starr festhalten wird an dem Hergebrachten.

Wir tragen ferner noch den Wortlaut der darauf vom Ministerpräsidenten Dr. v. Mittnacht ertheilten Antwort nach:

**Der durchlauchtige Herr Vorredner, der seinen Standpunkt im allgemeinen dahin bezeichnet hat, dass er kein „absoluter Unitarier" sei, hat in seinem umfassenden Vortrage sich allgemein ausgesprochen für eine möglichst innige Vereinigung des deutschen Eisenbahnwesens in finanzieller und volkswirthschaftlicher Beziehung, er hat aber auch eingehend gesprochen über eine Eisenbahngemeinschaft mit einer grösseren Verwaltung, also wohl mit Preussen, und er hat den Eintritt Württembergs in die preussisch-hessische Eisenbahnfinanz- und Betriebsgemeinschaft, wie ich anzunehmen habe, für einen der gangbaren Wege gehalten, welche zu einer Einigung des deutschen Eisenbahnwesens unter einheitlicher Leitung führen können. Am Schlusse aber hat der durchlauchtige Herr Vorredner erklärt, dass er, was die Form der Gemeinschaft mit anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen betreffe, sich nicht unbedingt für den Eintritt Württembergs in die preussisch-hessische Gemeinschaft erkläre, sondern dass er nur eine Vereinigung unter einheitlicher Leitung erstrebe. Ich möchte zunächst sofort bemerken, dass ich es zurückweisen muss, dass ich im anderen Hause „in schroffer Form jede Vereinigung abgelehnt" habe, wie der Herr Vorredner sich ausgedrückt hat. (Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg: Ich bitte um Entschuldigung, das Wort „schroff" habe ich nicht geäussert.) Ich habe das Wort mir notirt. Es kann ja aber auch meinerseits oder auf der anderen Seite ein Irrthum obwalten. (Erbprinz zu Hohenlohe-Langenburg: Es muss das ein Missverständniss sein.) Und ich muss auch dem anderen Hause darin zu Hilfe kommen, wenn gesagt wurde, dasselbe habe „jede Form einer Vereinigung" des deutschen Eisenbahnwesens abgelehnt. Auch das ist nicht richtig. Es ist im anderen Hause über nichts gesprochen worden, als über den von einer Seite befürworteten Vorschlag des Eintrittes Württembergs in die preussisch-hessische Gemeinschaft. Dieser Eintritt wurde abgelehnt. Jede andere Form der Vereinigung ist aber nicht abgelehnt worden, weder vom anderen Hause noch von mir. Da der durchlauchtige Herr Vorredner ausgegangen ist von den Erörterungen im anderen Hause und in der Presse über den Eintritt Württembergs in die preussisch-hessische Gemeinschaft, so will auch ich damit beginnen, wobei ich konstatire, dass meine Erklärung im anderen Hause sich gerichtet hat eben gegen diesen Vorschlag. In Absicht auf den Vorschlag, Württemberg solle in die preussisch-hessische Gemeinschaft eintreten, habe ich im anderen Hause erklärt, dieser Eintritt „bilde keinen Gegenstand aktueller Erwägung der königlichen Staatsregierung"; diese Erklärung allein habe ich im Namen der königlichen Staatsregierung abgegeben und diese Erklärung wiederhole ich auch in diesem hohen Hause und zwar in Uebereinstimmung mit meinen sämmtlichen Kollegen im Staatsministerium. Ich befinde mich dabei, wie der durchlauchtige Herr Vorredner selbst angeführt hat, auch in Uebereinstimmung mit den Eisenbahnministern von Bayern und von Baden; der Herr Vorredner hat eine Aeusserung des badischen Ministers vom 3. Mai verlesen, ich erlaube mir einige andere Aeusserungen der Minister in Bayern und in Baden vorzutragen. Es hat am 20. April d. J. der bayerische Minister in der dortigen Kammer der Abgeordneten gesagt: Die bayerische Eisenbahnverwaltung steht zur preussischen auf dem freundschaftlichsten Fusse und es ist unser Bestreben, dieses Verhältniss zu erhalten und zu pflegen. In eine nähere Verbindung mit Preussen zu treten, wie dies seitens Hessens der Fall war, dazu besteht auf Seiten der bayerischen Regierung im Einklang mit der einmüthigen Stimmung im Landtag nicht die geringste Neigung, es ist aber auch von Preussen niemals die leiseste Andeutung gemacht worden, dass eine derartige Annäherung erwünscht oder angestrebt worden wäre. Am 3. Mai d. J. hat der badische Minister in der badischen Kammer gesagt: Ich kann lediglich das wiederholen, was ich im Dezember 1897 schon gesagt habe: Es haben niemals Verhandlungen mit Preussen wegen Aufnahme in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft stattgefunden, es bestand bei der grossherzoglichen Regierung niemals die Absicht und sie besteht auch heute nicht, die Selbständigkeit der badischen Bahnen aufzugeben, es ist aber auch von Preussen niemals der leiseste Versuch, weder direkt noch indirekt, weder durch Worte noch durch Handlungen gemacht worden, diese unsere Selbständigkeit anzutasten. Er hat ferner gesagt: Wir denken nicht daran, an unserem Rechtszustand irgend etwas zu ändern; es besteht für uns nicht der geringste Anlass, die Selbstständigkeit unserer Staatsbahnen aufzugeben.**

Wenn ich im anderen Hause das Bedenken erhoben habe, dass wir durch unseren Eintritt in die preussisch-hessische Gemeinschaft die Selbständigkeit in der Verwaltung unserer Staatseisenbahnen aufgeben würden, ganz oder zum grössten Theil, so hat, wie Sie gehört haben, der badische Minister mit denselben Worten sich ebenso ausgesprochen, und es würde also der Vorwurf, der mir im „Schwäbischen Merkur" neuerdings gemacht wurde, dass ich die Sache des Partikularismus vertrete, ebenso den badischen Minister treffen und die badische Kammer der Abgeordneten und die nationalliberale Fraktion in dieser Kammer. — Der durchlauchtige Herr Vorredner hat bemerkt, dass ich „mit grosser Energie" den Eintritt in die Gemeinschaft mit Preussen abgelehnt habe. Ich habe kein Wort weiter gesagt als der badische und der bayerische Minister auch; und ich habe die geltend gemachten Bedenken in Absicht auf die Selbständigkeit in der Verwaltung unseres Eisenbahnwesens noch. Gelegentlich will ich gleich hier folgendes bemerken: der durchlauchtige Herr Vorredner hat darauf aufmerksam gemacht, dass in England die Bahnen von Gesellschaften geleitet werden und nicht vom Staat; es sei, glaubte der Herr Vorredner, ziemlich gleichgültig, ob der Staat das Bahnwesen im Lande selbst leite oder die Leitung Privatgesellschaften oder einer anderen Staatsbahnverwaltung überlasse. Das letztere gebe ich nicht zu. Wenn der Staat seine Bahnen nicht selbst leitet, sondern sie durch Privatgesellschaften leiten lässt, so hat er selbst noch einen wesent-

lichen Einfluss auf die Leitung; im anderen Fall aber, wenn ein anderer Staat die Leitung übernimmt, verhält es sich anders und ich glaube nicht, dass der durchlauchtige Herr Vorredner annehmen würde, dass die englische Regierung zugeben würde, dass ein anderer Staat die englischen Bahnen betreiben und leiten würde. Da würden, glaube ich, doch sehr erhebliche Bedenken auf englischer Seite geltend gemacht werden.

Nun, meine hohen Herren, was die Selbständigkeit im Eisenbahnwesen betrifft, so können auch die Anhänger des Eintritts in die preussisch-hessische Gemeinschaft nicht in Abrede stellen und thun es auch nicht, dass wir eine gewisse Einbusse in der selbständigen Verwaltung und auch an der Staatshoheit in betreff des Eisenbahnwesens erleiden würden; in letzterer Beziehung mache ich nur auf die Ernennung der Beamten aufmerksam, die, wenn es staatliche Beamte sind, ein Ausfluss der Staatshoheit ist, und wenigstens die mittleren und niederen Eisenbahnbeamten werden in Hessen nicht von der hessischen Regierung ernannt, sondern von den Gemeinschaftsbehörden. Die Anhänger des Eintrittes Württemberg in die mehrerwähnte Gemeinschaft machen aber geltend — und es ist dies insbesondere in der Presse und auch im anderen Hause geschehen — dass unsere Selbständigkeit im Eisenbahnwesen ohnedem nicht mehr gross sei, dass sie eigentlich mehr nur eine Fiktion, eine Illusion sei, weil wir ja doch in den wichtigsten Beziehungen uns den übrigen Eisenbahnverwaltungen und insbesondere dem Vorgang Preussens anschliessen müssen, und es ist ferner geltend gemacht worden — auch der Herr Vorredner hat von gewissen Klauseln in dem abzuschliessenden Vertrag gesprochen — dass wir das, was wir an Selbständigkeit noch haben, zu einem wesentlichen Theil retten könnten durch, wie man sich in der Presse ausgedrückt hat, „vorsichtig abgefasste Verträge“, durch einen Vertrag, in welchem wir bessere Bedingungen, als Hessen sie in dem Gemeinschaftsvertrag erhielt, uns sichern könnten. In der letzteren Beziehung bin ich allerdings entschieden anderer Meinung. Ein Staat, der ein so gewaltiges Eisenbahnnetz in eine Eisenbahngemeinschaft einbringt, wie das bei Preussen der Fall ist, und der so grosse Einnahmen aus seinem Eisenbahnbesitz zieht, der wird von einem kleinen Theilhaber, der ohnedem finanziell reichlich abgefunden ist, in die Verwaltung des gemeinschaftlichen Besitzes sich hereinsprechen zu lassen wenig geneigt und, wenn man billig sein will, auch wenig veranlasst sein. Es wird ein solcher Staat dem kleinen Theilhaber eben so viel Stimmrecht und so viel Mitwirkungsrecht einräumen, als demselben nach Verhältniss dessen zusteht, was er in die Gemeinschaft eingebracht hat; es wird ein solcher Staat aber alles verlangen, was eine einheitliche, zielbewusste, kräftige Verwaltung eines Staatseisenbahnbesitzes braucht. Es kann ein grosser Staat dem kleinen einen sehr ansehnlichen Theil am Gewinn einräumen und es ist das ja auch von Preussen geschehen, aber er wird sich stets im voraus eine starke, einheitliche, maassgebende Leitung des ganzen vertragsmässig sichern und sichern müssen. Ich glaube deshalb, dass, wenn wir in die preussisch-hessische Verwaltung eintreten würden, wir ganz gewiss auf das freundschaftlichste behandelt und gehört würden mit unseren Anliegen, aber es liegt in der Natur der Sache, dass wir im weiteren Verlauf ganz von selbst dazu gelangen würden, uns der kräftigen und erfolgreichen einheitlichen Leitung zu fügen und auf ein württembergisches Mitwirkungsrecht in grösseren Fragen von selbst zu verzichten. Es ist allerdings in der Presse, auf welche der Herr Vorredner wiederholt Bezug genommen hat, gesagt worden, wenn wir nur bald eintreten würden, dann könnten wir bessere Bedingungen bekommen als Hessen. Ja, wenn es auf das baldige Eintreten ankäme, dann müsste ja Hessen die besseren Bedingungen haben, weil es zuerst und vor uns eingetreten ist, und dann muss sich hier doch die Frage aufwerfen, ob es denn ein erwünschter Zustand wäre im Eisenbahnwesen, wenn Preussen mit einer Reihe verschiedener Staaten in Absicht auf das Eisenbahnwesen verschiedene Verträge mit je besonderen Bedingungen abschliessen würde, wenn es Hessen schlechter stellen würde als Württemberg und Württemberg schlechter als Bayern, das wegen seines weit grösseren Eisenbahnbesitzes auch weit grössere Ansprüche erheben könnte. Es könnte so kommen, dass wer zuletzt kommt, die besten Bedingungen erhalten würde. Ich glaube nicht, dass man es, auch vom nationalen Gesichtspunkt aus, einen erwünschten Zustand nennen könnte, wenn nun auch im Eisenbahnwesen Reservatrechte und Reservatstaaten mit besonderen Rechten geschaffen würden; einen solchen Zustand könnte ich wenigstens nicht für einen solchen ansehen, der zu erstreben wäre und der zu dem ersehnten Ziele der Einigung führen würde. Es ist in dieser Beziehung noch weiter — ich bemerke aber ausdrücklich, dass der durchlauchtige Herr Vorredner solche Argumente nicht gebraucht hat — gesagt worden: Wenn wir nur Baden einen Vorsprung abgewinnen würden, wenn wir nur so rasch als möglich vor Baden eintreten würden, dann würden wir ganz besonders gute Bedingungen herausschlagen, offenbar wegen der Nöthigung, die dann für Baden eintreten würde, wahrscheinlich eintreten würde, unserem Vorgang zu folgen. Ein solches Verfahren einer deutschen Bundesregierung gegenüber, eine solche eigennützige und gegen eine Bundesregierung unfreundliche Verfahrensweise müsste ich allerdings entschieden ablehnen und ich bin überzeugt, dass vor allen Dingen die preussische Regierung es ablehnen würde, in dieser Weise Verträge mit anderen deutschen Bundesstaaten abzuschliessen, sich einen Bundesstaat durch Vortheile, die er sonst nicht anzusprechen das Recht hätte, gewissermaassen zu kaufen, um dadurch den anderen zu etwas zu nöthigen, was er nicht will und wozu er auch reichsverfassungsmässig nicht verpflichtet ist. Dieser Rath könnte gegeben werden einem schlauen Geschäftsmann, der nur auf seinen Profit und auf nichts anderes sieht, er kann aber nicht einer deutschen Bundesregierung gegeben werden. Ich wiederhole nochmals, dass sich das zuletzt Gesagte durchaus nicht gegen den Herrn Vorredner richtet, aber gegen das, was in der Presse der Regierung wiederholt zugemuthet wurde. Meine hohen Herren, ich glaube nicht, dass wir einen besonderen Vertrag bei unserem Eintritt in die Gemeinschaft unter besseren Bedingungen abschliessen könnten, bin vielmehr überzeugt, wir würden einfach verwiesen werden auf den Art. 22 des Gemeinschaftsvertrages von 1896, der so lautet:

> „Für den Fall, dass die Aufnahme in die Gemeinschaft von anderen Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs beantragt und von der preussischen Regierung zugestanden werden sollte, wird die hessische Regierung einen Widerspruch dagegen nicht erheben, wenn die finanziellen Beziehungen nach den in diesem Vertrag angewendeten Grundsätzen geregelt werden.“

und wie dieser Artikel im preussischen Abgeordnetenhause aufgefasst wurde, dafür ist kennzeichnend eine Aeusserung des Abg. v. Tiedemann, die unwidersprochen geblieben ist, in der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses vom 24. November 1896. Sie lautet: „Es ist ein grosser Vortheil, dass wir durch diesen Vertrag in die Lage versetzt werden, den anderen deutschen Staaten zu sagen: Kinder, die Thüre ist offen, ihr könnt herein, die Art und Weise, wie ihr hereinkommen könnt, steht fest.“

Was das Maass der Selbständigkeit betrifft, die der württembergischen Eisenbahnverwaltung noch geblieben ist, so überschätze ich dasselbe durchaus nicht. Es ist ganz richtig, dass insbesondere im Güterverkehr, in welchem keine Verwaltung sich von den anderen deutschen Eisenbahnverwaltungen abschliessen kann, kein Staat eine ganz selbständige Eisenbahnpolitik verfolgen kann, es ist richtig, dass wir namentlich im Güterverkehr dem Vorgang der übrigen Verwaltungen und insbesondere der preussischen Verwaltung häufig zu folgen veranlasst und, wenn man will, auch genöthigt sind, aber doch nicht in allem. Wenn es sich um Erleichterungen und Verbilligungen des Verkehres handelt, dann allerdings werden wir uns anzuschliessen haben und auch der Stückgutstaffeltarif, gegen den wir an sich bekanntlich nicht unerhebliche Bedenken hatten, hat wenigstens nicht unerhebliche Verbilligungen mit sich gebracht. Wenn es sich aber um Erschwerungen und Vertheuerungen des Verkehres einmal handeln würde, dann wären wir nicht genöthigt, uns anzuschliessen, und wenn wir uns nicht anschliessen, so könnte das zum volkswirthschaftlichen Vortheil gereichen; man sollte glauben, dass auch die Kreise des Handels und der Industrie dem volkswirthschaftlichen Gesichtspunkt den Vorzug einräumen müssten vor dem rein fiskalischen. Es hat auch in einem Gutachten, das für die hiesige Handels- und Gewerbekammer in dieser Frage erstattet worden ist, ein Satz Aufnahme gefunden, der wohl auch hier angeführt zu werden verdient. Es ist dort gesagt, dass auf der anderen Seite dem grossen Verkehr auch der kleine und Lokalverkehr gegenüberstehe, dem in einem kleineren Verwaltungsgebiet eine viel weitergehende Berücksichtigung zu theil werden könne, als bei einer grösseren Verwaltung. Es könnte das noch in einzelnen Beziehungen näher ausgeführt werden, ich will aber darauf verzichten.

Wenn von dem durchlauchtigen Herrn Vorredner angeführt wurde, dass im Güterverkehr die Güter mitunter von einer Verwaltung, um dieselben auf ihren Linien möglichst lange transportiren zu können, auf weiteren Umwegen herumgeführt werden, so darf ich, was die finanzielle Seite betrifft, bemerken, dass dem Versender damit ein finanzieller Schaden nicht zugeht, denn es wird auch in jenen Fällen die Fracht immer nach der kürzesten Linie berechnet, aber er kann allerdings auch ein Interesse daran haben, dass die Beschleunigung in den Vordergrund gerückt wird.

Der durchlauchtige Herr Vorredner hat im einzelnen die Vortheile auseinandergesetzt, welche nach manchen Richtungen hin eine einheitliche Leitung des Eisenbahntransportwesens habe, und es ist bekannt, dass ein Artikel der Reichsverfassung, Art. 42, ausdrücklich die Bundesregierungen verpflichtet, die deutschen Eisenbahnen zu verwalten wie ein einheitliches Netz. Dieser Artikel verpflichtet aber die Bundesregierungen, es ist dabei weder von einem Uebergang des Eigenthums der

Staatsbahnen an das Reich oder an Preussen die Rede, noch auch von der Verwaltung sämmtlicher Eisenbahnen durch Preussen oder das Reich. Dieser Artikel wird sehr häufig angeführt zu Gunsten einer Gemeinschaft. Der Wortlaut aber, dass die Bundesregierungen sich verpflichten, spricht nicht für den Standpunkt derjenigen, die den Artikel anführen. Ich gebe jedoch meinerseits vollständig zu, dass eine einheitliche Leitung im Eisenbahnwesen grosse Vortheile hat, und ich gebe ferner zu, dass der angeführte Art. 42 der Reichsverfassung seine Verwirklichung noch nicht gefunden hat. Ein Beleg dafür sind die Erzeugnisse des Konkurrenzkampfes unter den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen, von welchen der Herr Vorredner gesprochen hat. Ich frage mich aber, ob der Eintritt Württembergs in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft der einzige oder auch nur der vorzugsweise ins Auge zu fassende Weg ist, um zu einer einheitlichen Leitung des deutschen Eisenbahnwesens zu gelangen. Es haben über die Frage, die auch jetzt wieder in der Oeffentlichkeit behandelt wird, schon im Jahre 1876 in der württembergischen Abgeordnetenkammer Erörterungen stattgefunden und es wurde damals von allen Seiten anerkannt, dass die Zersplitterung des deutschen Eisenbahnwesens volkswirthschaftliche Nachtheile mit sich bringe. Es wurde damals mit überwiegender Mehrheit im anderen Hause die Erklärung an die Regierung beschlossen: „Die Abhilfe der Missstände im deutschen Eisenbahnwesen sei durch ein im Sinne der Bestimmungen der Reichsverfassung zu erlassendes Reichseisenbahngesetz anzustreben, nicht aber durch Erwerbung der deutschen Eisenbahnen für Rechnung des Reichs; es wolle daher die Staatsregierung einer auf einen solchen Erwerb gerichteten Vorlage, namentlich aber solchen Maassnahmen die Zustimmung versagen, welche den Uebergang des Eigenthumes oder des Betriebes der württembergischen Eisenbahnen an das Deutsche Reich herbeiführen würden.“ Und die Minderheit von damals, die aus 5 Abgeordneten, wenn ich mich recht erinnere, bestand, wollte einen Beschluss des Inhalts herbeiführen: „Die Kammer richte an die Regierung das Ersuchen:

1. sie wolle auch im jetzigen Stadium für das Zustandekommen eines wirksamen Reichseisenbahngesetzes, durch welches in Ausführung der Bestimmungen der Reichsverfassung (Art. 4 Nr. 8 und Kap. VII) die aus der Zersplitterung des Eisenbahnwesens in einem grossen Theil von Deutschland entspringenden volkswirthschaftlichen Schäden beseitigt werden können, nach Kräften thätig sein.

2. Die Regierung wolle, wenn der Ausgang der Verhandlungen über die neueste preussische Eisenbahngesetzesvorlage bezüglich der deutschen Eisenbahnreform nur die Wahl lasse zwischen der angebotenen Uebernahme der preussischen Staatseisenbahnen auf das Reich oder der einseitigen Hinlenkung der preussischen Eisenbahnpolitik auf Schaffung eines über die preussischen Staatsgrenzen hinausreichenden Uebergewichts des preussischen Eisenbahnsystems, sich für die Reform durch das Reich entscheiden.“

Also damals wurde der volkswirthschaftliche Nachtheil einer Zersplitterung des Eisenbahnwesens beiderseits anerkannt, es haben aber beide Theile vor allem das Auge gerichtet auf ein wirksames Reichseisenbahngesetz und es hat auch die kleine Minderheit gegen ein Hinausreichen des preussischen Eisenbahnsystems über Preussen hinaus sich gewendet und in diesem Falle der Uebergabe des preussischen Eisenbahnwesens an das Reich den Vorzug gegeben. Auch jetzt noch kann die Frage aufgeworfen werden, ob es denn nicht möglich wäre, ein Reichsgesetz zu erlassen, durch welches die üblen Erscheinungen des Wettbewerbes unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen beseitigt würden, durch welches insbesondere eine jetzt fehlende Reichsinstanz geschaffen würde, welche über Streitigkeiten aus Anlass jenes Wettbewerbes definitiv zu entscheiden berufen wäre. Ich würde es für einen grossen Gewinn halten, wenn ein solches Reichsgesetz zu erreichen wäre, und dass ich es ablehnen würde, ein solches Gesetz anzunehmen, dafür liegt keine Berechtigung vor. Neben einem solchen Gesetze könnte die Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens auch noch gepflegt und gefördert werden durch freie Vereinbarung unter den Eisenbahnverwaltungen, wie sie schon mehrfach stattgefunden hat und welche z. B. auch über die Ausnutzung des Wagenmaterials in einer befriedigenderen Weise, als es jetzt der Fall ist, Bestimmungen treffen könnte.

Wenn aber, meine hohen Herren, im weiteren Verlaufe es sich im Interesse des allgemeinen Verkehres, im Interesse also aller deutschen Staaten als unbedingt nothwendig herausstellen würde, die Leitung des ganzen deutschen Eisenbahwesens in eine Hand zu legen, dann halte ich allerdings nur das Reich für berufen dazu und nicht die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Wir sind, meine hohen Herren, s. Zt. nicht in den norddeutschen Bund eingetreten, aber in das Deutsche Reich sind wir eingetreten und ich wüsste nicht, warum wir den wenig befriedigenden Umweg nehmen müssten durch die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Im Deutschen Reiche hätten wir mitzusprechen im Bundesrathe und im Reichstage und könnten unsere Interessen dort in einer besseren Weise, wie ich glaube, wahren, als es in der preussisch-hessischen Gemeinschaft möglich wäre. Ich widerspreche deshalb den Aeusserungen meines badischen Herrn Kollegen, welche der durchlauchtige Herr Vorredner verlesen hat, nicht, wenn er gesagt hat: Wenn die Entwickelung zu einer Centralisirung der Eisenbahnen führe, könne es sich nach seinem Dafürhalten nur um das Reich handeln und nicht um Preussen, was nicht dasselbe sei, und um ein gleichartiges vertragsmässiges Zusammenfassen aller deutschen Eisenbahnen ohne alle Ausnahme unter der Oberleitung des Reichs. Wenn es dazu käme, dann könnten auch bei der näheren Gestaltung dieser Oberleitung und Oberverwaltung des Reichs die Königreiche und Baden zusammen einen weit grösseren Einfluss üben, als es uns möglich wäre, wenn wir vereinzelt in die preussisch-hessische Gemeinschaft eintreten würden.

Es ist in der Presse gesagt worden, Württemberg sei im Begriffe, sich zu isoliren. Nach den Kundgebungen in München und Karlsruhe sind wir doch nicht isolirt, im Gegentheil, wir würden uns isoliren, wenn wir jetzt in die preussisch-hessische Gemeinschaft eintreten würden, wir würden uns trennen von unseren Nachbarn und würden uns isoliren in Süddeutschland.

Nach diesen Ausführungen wird der durchlauchtige Herr Vorredner geneigt sein, anzuerkennen, dass ich mich nicht gegen jede Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens ausgesprochen habe und ausspreche, wohl aber allerdings mit einer gewissen Energie gegen den Eintritt in die preussisch-hessische Gemeinschaft. — In dem Gutachten, das für die hiesige Handels- und Gewerbekammer erstattet wurde, ist noch ein Satz enthalten, der von Interesse ist, es ist darin gesagt: die Frage, ob der Mangel eines engeren Zusammenschlusses auch in Württemberg dem Handel und Verkehr schon in fühlbarer Weise sich bemerklich gemacht habe, sei im allgemeinen zu verneinen, wenigstens sei in der Kammer noch keine Beschwerde darüber vorgebracht worden; das weise darauf hin, dass die Frage noch lange nicht genug aufgeklärt sei und dass auch die aufgezählten Vortheile einer Eisenbahngemeinschaft vorerst nur bedingt vorhanden, streng genommen Abstraktionen seien. Dem entspricht, was im anderen Hause ein Führer der dortigen deutschen Partei über ein noch mangelndes Bedürfniss eines engeren Anschlusses an Preussen gesagt hat, und wenn zur Zeit, was von niemand bestritten werden wird, daran nicht zu denken ist, dass die Stände des Landes ihre Zustimmung zum Eintritt Württembergs in die vielgenannte Gemeinschaft geben würden, so scheint mir die parlamentarische Behandlung dieses Vorschlages mindestens noch eine verfrühte zu sein. Was zur Zeit nicht erreicht werden kann, das soll man auch der Regierung nicht ansinnen und ich glaube, die Freunde jenes Eintrittes müssten zunächst noch versuchen, im Lande einen breiteren Boden für ihren Gedanken zu finden, als bis jetzt trotz vereinzelter Zustimmungen wahrnehmbar geworden ist.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Mai d. J. vorgekommenen Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

| | | davon bei Personenzügen |
|---|---|---|
| Entgleisungen auf freier Bahn | 9 | 9 |
| in Stationen | 18 | 7 |
| Zusammenstösse auf freier Bahn | — | — |
| in Stationen | 14 | 4 |
| sonstige Vorkommnisse | 150 | — |
| zusammen | 191 | 20 |

Die Betriebslänge betrug 41 103 km, an Zugkilometern

wurden geleistet 33 220 516, so dass je ein Unfall auf 215 km Betriebslänge oder auf 173 929 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

| | getödtet | verletzt |
|---|---|---|
| Reisende | 4 | 56 |
| Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst | 31 | 80 |
| Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst | 1 | 3 |
| fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder | 24 | 13 |
| zusammen | 60 | 152 |

— **Lieferung von Wagen für die preussischen Staatsbahnen.** Die Verhandlungen über die Vergebung von 5 000 Eisenbahnwagen durch die Staatsbahnverwaltung haben, nach Mittheilung der „Köln. Ztg.", zu dem Ergebniss geführt, dass es bei den alten Preisen belassen und von einer Erhöhung derselben abgesehen wurde. Von der Lieferung entfallen 4 000 Wagen auf die dem Verband angehörenden und 1 000 auf die ausserhalb desselben stehenden Fabriken.

— Am 15. August d. J. wird voraussichtlich die 49,82 km lange vollspurige **Nebenbahn Angerburg-Goldap** (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr.) mit den Stationen Angerburger Stadtwald, Buddern, Benkheim, Bodschwingken und Grabowen dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Nebenbahn hat in Angerburg (Strecke Gerdauen-Angerburg) und in Goldap (Strecke Insterburg-Lyck) unmittelbaren Anschluss an die bestehenden preussischen Staatsbahnstrecken und ist zur Bedienung des Durchgangsverkehres bestimmt.

— Am 1. August d. J. wird voraussichtlich die 16,10 km lange vollspurige **Bahnstrecke Bolkenhain - Merzdorf** (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau) für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Strecke zweigt unweit Merzdorf von der bestehenden Bahnlinie Goldberg-Merzdorf ab und besitzt folgende Stationen: Bolkenhain, Alt-Röhrsdorf, Grosser Hau und Thomasdorf.

— **Zur Frage der Eisenbahngemeinschaft** schreibt die der sächsischen Regierung nahestehende „Leipziger Zeitung":

„Die Mittel, die einer so grossen Verwaltung wie der preussischen zur Verfügung stehen, um die nothleidenden Kleinen mürbe zu machen, sind so mannigfaltig, dass sie ihren Zweck höchstens noch in Verwaltungsgebieten wie den sächsischen verfehlen, dass trotz Anschlusserschwerung und Ablenkung des Durchgangsverkehres vermöge der Dichtigkeit seines Bahnnetzes und seiner Industriebevölkerung finanziell immer noch glänzend abschliesst. Wir bezweifeln nicht, dass es den preussischen Blättern, offiziösen und nichtoffiziösen, Ernst ist, wenn sie heute fast ausnahmslos versichern, dass es ‚nicht preussische Herrschsucht' sei, die Preussen auf den Weg der Eisenbahnvereinigungen geführt habe, dass der führende Bundesstaat ‚keineswegs darauf versessen sei, die mittelstaatlichen Bahnen unter ein preussisches Eisenbahnjoch zu bringen' . . . dass ‚nur das dringendste Verkehrsbedürfniss' diese Vereinigung wünschenswerth mache usw. Auch bei der Versicherung, dass eine derartige Vereinigung die politische Selbständigkeit der Einzelstaaten so wenig aufhebe, wie s. Zt. der deutsche Zollverein, werden sie in gutem Glauben sein. Dessen ungeachtet müssen sie uns aber erlauben, an der Ueberzeugung festzuhalten, erstens, dass wir in Sachsen bei dem Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich oder bei einer Eisenbahngemeinschaft mit dem führenden Bundesstaate uns weder einer so kulanten Verwaltung noch eines so dichten Eisenbahnnetzes, wie das jetzige sächsische, erfreuen würden, und zweitens, dass mit der Selbständigkeit unseres Eisenbahnwesens auch der Lebensnerv unserer politischen Selbständigkeit, unserer Leistungsfähigkeit als gesundes Mittelglied des grossen deutschen Nationalstaates unterbunden würde. Die Zeiten, wo die staatliche Selbständigkeit dieser Mittelglieder für die nationale Sache eine Gefahr war, sind vorüber. In ihrer heutigen Gestalt kommt diese Selbständigkeit, kommt das Gedeihen der Gliedstaaten nur dem grossen ganzen zu gute und bildet vielleicht den einzigen Vorzug, den wir vor den grossen centralisirten Staaten des Ostens und Westens voraushaben. Von einer nationalen Gefahr also kann keine Rede sein. Machen die Verkehrsbedürfnisse eine weitere Verstärkung der Reichsgewalt auch auf diesem Gebiete zur Nothwendigkeit, sei es durch eine kräftigere Ausgestaltung des Reichseisenbahnamtes oder sonst wie, so wird man sich dieser Nothwendigkeit, wie wir annehmen, auch hier nicht verschliessen. Aber von dem Gedanken, dass die Verhältnisse bei uns in allen diesen Dingen wesentlich anders liegen als in den süddeutschen Staaten, können wir uns nicht trennen."

— **Personentarifreform.** In der hessischen zweiten Kammer haben der Abg. David und Genossen den Antrag gestellt, die Regierung zu ersuchen, ihren Einfluss in der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft dahin geltend zu machen, dass die Personentarife herabgesetzt, Kilometerhefte nach badischem Muster eingeführt, die Dauer der Rückfahrkarten auf zehn Tage verlängert und in die Schnellzüge Wagen sämmtlicher Klassen eingestellt werden. Die Regierung hat dazu erklärt, dass zur Zeit zwischen den Regierungen der deutschen Bundesstaaten Verhandlungen über die Reform der Personentarife geführt werden. So lange diese Verhandlungen nicht zum Abschluss gelangt seien, befinde sie sich nicht in der Lage, sich über die vorliegende Frage zu äussern. Auf eine wiederholte Anfrage des Abg. David erklärte Ministerialrath Ewaldt, die Verhandlungen seien auch jetzt noch nicht zum Abschluss gelangt. Da sie streng vertraulicher Natur seien, könne er Mittheilungen darüber nicht machen. Ob man dazu gelangen werde, durch entsprechende Herabsetzung der Personentarife alle übrigen Vergünstigungen überflüssig zu machen stehe noch dahin.

— **Spezialtarif für Mühlenfabrikate.** Von bayerischer Seite war die Aufhebung der gleichen Eisenbahntarife für Getreide und Mehl beantragt worden, und zwar auf dem Wege der Versetzung der Mühlenfabrikate aus dem Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft haben sich nachdrücklich gegen die Höhertarifirung von Mehl usw. ausgesprochen, während solche im Interesse süddeutscher Müller und Landwirthe verlangt wurde. Nunmehr ist den Aeltesten eine Eingabe einer Reihe badischer Mühlen an die Generaldirektion der badischen Eisenbahnen zugegangen, in welcher auch von dieser Seite jener Antrag eifrig bekämpft wird. Die Eingabe ist im Sekretariat der Korporation einzusehen.

— **Personalnachrichten.** Die bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung als Mitglieder von Eisenbahndirektionen angestellten Regierungsassessoren Adolf Schultze in Essen am Rhein, Lüttke, beauftragt mit den Geschäften des Vorstandes der Verkehrsinspektion in Bremen, Bitter in Hannover, Dr. Platho in Mainz, Ernst Schmidt, beauftragt mit den Geschäften des Vorstandes der Verkehrsinspektion in Hamburg, Gründler in Frankfurt a/M., Franke in Frankfurt a/M., Loewe in Kattowitz und Albrecht in Posen sind zu Regierungsräthen ernannt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Elektrischer Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Der in Nr. 41 d. Ztg. mitgetheilte Bericht über die von der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen beschlossene Beschaffung von 8 Wagen für den elektrischen Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn bedarf insofern einer Ergänzung, als die darin enthaltenen Angaben über die Anordnung der Wagen und deren Zusammenstellung in Gruppen sich auf den ursprünglichen von der Firma Siemens & Halske herrührenden Entwurf beziehen. Hiernach war jede Wagengruppe aus je 2 Motorwagen mit je 2 Motoren und aus je 2 dazwischen befindlichen Beiwagen gedacht. Bei der weiteren Durcharbeitung dieses Entwurfes wurde derselbe für die Ausführung in der Weise abgeändert, dass die in einer Gruppe vorgesehenen 4 Motoren auf alle 4 Wagen dieser Gruppe vertheilt werden sollen, so dass nunmehr in jeder Wagengruppe 4 Wagen mit je einem Motor sein werden, von welchen der erste und letzte Wagen mit den elektrischen Schaltvorrichtungen und Stromabnehmern ausgerüstet werden sollen.

Ferner ist zu bemerken, dass bei der vom Eisenbahnministerium für den elektrischen Probebetrieb gutgeheissenen Anordnung die Leitungsschiene zwischen den Fahrschienen zu liegen kommen wird, während in dem Entwurfe von Siemens & Halske eine Lage der Leitungsschienen seitlich von den Fahrschienen vorgesehen war.

Die zur Anwendung kommende, ursprünglich von Siemens & Halske vorgelegte Schaltanordnung des ganzen Zuges ist von der genannten Firma zu einem einheitlichen System entwickelt worden, welches bezweckt, mittelst einer einzigen Schaltkurbel alle Motoren eines Zuges gleichzeitig anzutreiben und zu bremsen, sodass die Kuppelungen und Puffer des Zuges fast gar nicht beansprucht werden. Der Zug erhält ausser der durchgehenden elektrischen Bremse auch eine durchgehende Vacuumbremse nach dem bekannten Hardy'schen System, wozu die Firma Siemens & Halske eine besondere neue elektrisch angetriebene Vacuumpumpe entworfen hat.

— **Die Uebelstände bei der Güterabgabe an den Wiener Bahnhöfen.** Wie seiner Zeit mitgetheilt wurde, hat die Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer an die Direktionen der in Wien einmündenden Bahnen eine Zuschrift gerichtet, in welcher ersucht wird, die Bahnverwaltungen mögen ihre Organe anweisen, wenn sich bei der Uebernahme der Güter ergibt, dass Frachtbrief und Kollo nicht übereinstimmen, die betreffende Firma mittelst Fernsprechers oder Rohrpost hiervon zu verständigen. Auf diese Eingabe liegen bereits einige zustimmende Erledigungen vor.

— **Lokalbahnprojekt Wien - Pressburg.** In den letzten Tagen hat die örtliche Prüfung des vom Ingenieur Tauber in Wien vorgelegten Projektes einer normalspurigen, elektrisch zu betreibenden Lokalbahn von Wien nach Pressburg für die Theilstrecke Wien - Schwechat stattgefunden. Dem Projekte wurde im allgemeinen zugestimmt. Die Vertreter der Gemeinde Wien machten die Zustimmung von der Genehmigung des Gemeinderathes bezüglich des mit dem Magistrate bereits vereinbarten Uebereinkommens über die Strassenbenutzung abhängig. Auf Grund dieser sehr günstigen Ergebnisse wird sofort an die Ausarbeitung der Einzelentwürfe geschritten werden.

— Ueber die **Wiener Stadtbahn** äussert sich der ständige Korrespondent des „B. L.-A." in dem sogen. „Wiener Brief" vom 10. d. Mts. folgendermaassen:

Die Wiener sind gegenwärtig ganz verliebt in ihre funkelnagelneue Stadtbahn, und mit Recht. Für 5 kr. von der Margaretener Linie bis zum Stadtpark, für 10 kr. von Schönbrunn in den Prater fahren, in schmucken, peinlich reingehaltenen, elektrisch beleuchteten Wagen, an weissen, plakatenfreien Stationen vorüber, zu denen breite Granittreppen hinabführen und die Abends ein Meer von elektrischem Licht durchfluthet, alles fein, elegant, gediegen, von der Lokomotive bis zum Wagenabtheil, vom Perron bis zum Stationsgebäude und der Montur des Portiers, das bildet alles in allem eine ebenso nützliche wie angenehme Verkehrsverbesserung.

Wo die Bahn nicht im Tunnel oder im Einschnitt fährt, durchkreuzt sie auf Viadukten theilweise neu eröffnete Strassen oder den Gürtel, der sich zwischen Vorstädten und Vororten um Wien schlingt, die vielfach durch Linienwälle und Liniengräben verbaut und entstellt waren. Es ist oft dem alten eingeborenen Wiener im schnellen Vorüberfahren ganz unmöglich, zu erkennen, wo er sich befindet. Er sieht die Rückseiten der Häuser, die er nur von vorne kennt, oder er schaut an Gebäuden hinunter, an denen er gewohnt ist hinaufzublicken. Steigt er nun gar an einer Station aus, deren Namen er nicht vorher gelesen, und kommt über die Steintreppe durchs Stationshaus ins Freie, so ist es leicht möglich, dass er sich absolut nicht auskennt. Der grosse Platz, welcher sich an Stelle der alten Kettenbrücke befindet und ganz mit neuen riesigen Häusern umgeben ist, der prunkhafte fünfstöckige Gebäude aufweist, wo zuvor kleine einstöckige Häuschen standen mit Gärtchen, welche auf die übelduftende Wien hinausgingen, deren dichtbelaubte Bäume aber doch ein hübsches Bild gaben, dieser Platz ist jetzt mit seinen grossstädtischen Dimensionen, seinem gehobenen Niveau, seinen breiten Strasseneinmündungen derart neu, dass nur die unmittelbaren Anwohner, welche ihn Stein um Stein entstehen sahen, mit ihm vertraut sind. Und der Karlsplatz vor der Karlskirche und der „Technik", wo zwei Jahre lang hinter hohen Einplankungen an den grossartigen Veränderungen gearbeitet wurde! Würde irgend ein Wiener mit verbundenen Augen hingeführt, so müsste er an eine Versetzung der Karlskirche glauben, so verändert ist deren Umgebung. Die Fahrt mit der Stadtbahn gehört nunmehr ins Programm jedes Wieners, der Sonntags sein Heim verlässt.

Es ist aber durch die Stadtbahn auch möglich geworden, eine kurze Freizeit besser als bisher zu benutzen. Von den an die innere Stadt grenzenden Stationen: Zollamt, Stadtpark, Karlsplatz, Kettenbrücke ist Hütteldorf in längstens einer halben Stunde zu erreichen, und in Hütteldorf ist man schon in guter Luft und auf dem Lande. Viele Wiener Geschäftsleute, Beamte, Journalisten, deren Familien die entfernteren Sommerfrischen aufgesucht haben, bringen die Mittagspause und den Abend im Freien zu, da die Auslagen für die Fahrt wirklich minimal sind und schon die Fahrt selbst eine Annehmlichkeit bildet.

Programmgemäss soll in jeder Richtung alle drei Minuten ein Zug abgehen — manchmal erleidet das Programm freilich eine Störung. Gestern, an einem herrlichen Sonntage, wo alles ins Freie strebte und die Züge nach Heiligenstadt und Hütteldorf ebenso besetzt waren wie die in den Prater führenden, sprang infolge schlechter Weichenstellung ein Wagen aus und verlegte das Gleise. Ein Unfall ist dabei wohl nicht geschehen, aber vielfache Verkehrsstörungen waren die Folge, denn es dauerte mehrere Stunden, ehe das Hinderniss vom Gleise entfernt war, und Tausende sammelten sich auf allen Stationen an, die bei den Kassen den Bescheid bekamen, es würden eine Zeit lang keine Karten ausgegeben.

Trotz solcher kleinen Störungen freuen sich die Wiener über ihre Stadtbahn, und sie wird ihnen allen, vom Schulbuben bis zum eiligen Geschäftsmanne und Journalisten, bald ein unentbehrliches Beförderungsmittel sein.

— Ein Elektrotechniker in Dornbirn projektirt die Anlage eines grösseren **Elektrizitätswerkes in Rankweil (Vorarlberg)** und hat zum Zwecke der Gewinnung einer hinreichenden gleichmässigen Wassermenge auch die Anlage eines grossen Stauweihers, der 500 000 cbm Wasser fassen soll, ins Auge gefasst. Vom Stauweiher würde der Bach auf einer Strecke von etwa 3,5 km durch Röhren und Stollen geleitet und dem Betriebe ungefähr 1 000 PS abgeben. Im Vorderland wünscht man, dass eine elektrische Bahn angelegt werde, die Mäder, Götzis, Klaus, Weiler, Röthis, Sulz, Rankweil, Feldkirch, Gisingen, Meiningen mit einander verbinden und einen Anschluss an die Eisenbahn Oberriedt-Altstätten finden würde.

— **Südbahnführer.** Wie schon vor einiger Zeit mitgetheilt wurde, hat vor ungefähr Jahresfrist die Generaldirektion der Südbahngesellschaft den Entschluss gefasst, ein für das grosse internationale Reisepublikum berechnetes Reisehandbuch in deutscher, ungarischer, italienischer, englischer und französischer Sprache in einer Gesammtauflage von 100 000 Exemplaren herauszugeben. Dieses in erster Linie der Belebung der Reiselust und der Förderung des Fremdenzuflusses nach den schönsten und interessantesten Landestheilen der Monarchie gewidmete Buch sollte aber auch den Reisenden als verlässlicher Führer und den an der Südbahnstrecke gelegenen Sommerfrischen, Kurorten und Fremdenetablissements als wirksames Publikationsorgan dienen und trotz seiner Reichhaltigkeit um billigen Preis erhältlich sein.

Das Reisehandbuch der Südbahn ist nunmehr unter dem Titel „Die Südbahn und ihr Verkehrsgebiet in Oesterreich-Ungarn" erschienen.

Infolge der verschiedenartigen Aufgaben, welche dieses Buch zu erfüllen hatte, musste auch dessen textlicher Inhalt eine Zweitheilung erfahren. Neben den von den schriftstellerischen Mitarbeitern gelieferten anregenden landschaftlichen, historischen und turistischen Schilderungen der Südbahnstrecke fanden die von Gemeinden, Kuranstalten und Sommerfrischen zur Veröffentlichung übergebenen Daten in thunlichst objektiver Darstellung Aufnahme. Im Hinblick auf den an den Südbahnlinien bestehenden regen Geschäftsverkehr durfte auch ein üblicher Inseratentheil nicht fehlen.

Während sich eine Schaar auserlesener heimathlicher Schriftsteller in den Dienst der erstgenannten Aufgabe stellte, haben zur reichen und vollständigen Ausgestaltung des zweiten Theiles Landes- und Gemeindebehörden, Vereine, Kuranstalten und Hotels moralischen und finanziellen Beistand geleistet. Die von bewährten Meisterhänden (Compton, Grubhofer, Hummer, Schramm usw.) herrührende illustrative Ausgestaltung des Buches dürfte die Wirkung des Inhaltes bedeutend erhöhen, während die beigegebenen Karten, sowie der lose beigelegte Fahrplan für sämmtliche Linien der Südbahn und des österreichischen Lloyd für die praktischen Bedürfnisse des Publikums bestimmt sind.

Aus dem reichen Inhalte des stattlichen Werkes verdienen folgende Originalbeiträge erwähnt zu werden: „Ein Schwalbenflug über das Bereich der Südbahn" von Rosegger, ferner „Der Werdegang der Südbahn", eine historisch-technische Skizze von Julius Scholze, „Wien" von Vincenz Chiavacci, „Von Wien bis Semmering" von demselben Autor, „Steiermark" von Stradner, „Steinbrück - Laibach - St. Peter" von Radics, „Das Küstenland" von Stradner, „Die Kärntnerbahn" von Jabornegg, „Die Pusterthalbahn" von Rohracher, „Das Unterinnthal" von Foltin, „Innsbruck-Franzensfeste" von Platter, „Franzensfeste-Salurn" von Domenigg, „Sigmundskron-Meran" von Karl Wolf, „Die Turen nach Trafoi und Sulden" von Dr. Christomanos, „Das Trentino" von Erler usw.

— **Prüfung der Uebereinstimmung des Inhalts einer Sendung mit den Angaben des Frachtbriefes.** Das Wiener Handelsgericht hat als Berufungsinstanz entschieden, dass § 53, Abs. 2 des Betriebsreglements nicht die Aufnahme eines formellen „Befundes" verlangt, sondern nur die „Feststellung des Ergebnisses" der Inhaltsprüfung. Hinsichtlich der Art und Weise der Feststellung und besonders auch hinsichtlich der Beiziehung von Sachverständigen lässt das Betriebsreglement der Bahn völlig freie Hand, sie hat hierbei nur der allgemeinen Verpflichtung des Art. 282 H.-G.-B. (Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes) zu entsprechen.

Die „Einladung" des Berechtigten zur Feststellung muss nicht „formell" geschehen; es genügt vielmehr, dass der Berechtigte überhaupt durch die Bahn in einer zur Geltendmachung seiner Rechte geeigneten Weise zur Kenntniss der Beanstandung

gelangt; daher ist auch schon die blosse Anmerkung im Benachrichtigungsschreiben, dass der Inhalt der Sendung der Deklaration nicht entspreche, als „Einladung" anzusehen. Bei Bestreitung der materiellen Richtigkeit einer den Vorschriften des § 53, Abs. 2 des Betriebsreglements entsprechenden Inhaltsfeststellung trifft die Beweislast den Kläger.

— **Salztransport auf den ungarischen Bahnen.** Um die rasche Abwickelung der Getreidetransporte in der Herbstzeit durch gleichzeitige Salztransporte nicht zu erschweren, hat der ungarische Finanzminister Verfügungen getroffen, dass während der Hauptzeit der Getreidetransporte vom 15. August bis Ende November, der Salztransport auf das unerlässlichste Mindestmaass eingeschränkt werden soll; der Minister hat zu diesem Behufe die einzelnen Salzämter angewiesen, die nothwendigen Bestände schon jetzt zu beschaffen.

— **Verkehr der ungarischen städtischen Eisenbahnen mit elektrischem Betriebe im Jahre 1898.**

| | Durchschnittliche jährliche Betriebslänge km | Zahl der beförderten Personen | Beförderte Waaren in Tonnen |
|---|---|---|---|
| Budapester Strassenbahn | 48,2 | 36 388 580 | 7 346 |
| Budapester elektrische Stadtbahn | 28,1 | 18 915 711 | — |
| Franz Josef unterirdische elektrische Bahn | 3,7 | 3 259 014 | — |
| Budapest - Ujpest - Rakospalotaer elektrische Bahn | 12,7 | 2 999 603 | 109 306 |
| Elektrische Bahn für die Umgebung der Hauptstadt Budapest | 4,6 | 286 525 | 11 300 |
| Miskolczer elektrische Stadtbahn | 7,3 | 592 123 | — |
| Pozsonyer elektrische Stadtbahn | 6,2 | 1 085 572 | — |
| Szabadkaer elektrische Stadtbahn | 10,0 | 383 745 | — |
| Szombathelyer elektrische Stadtbahn | 1,6 | 261 254 | — |
| zusammen | 122,4 | 64 172 127 | 127 952 |

— **Aufwendungen für bauliche Verbesserungen auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Gesetzartikel XXX vom Jahre 1897, betreffend die auf dem Netze der ungarischen Staatsbahnen zu machenden Investitionen und die Bedeckung der Kosten dieser, eröffnet für die im Verlaufe der nächsten zehn Jahre durchzuführenden Aufwendungen und Einrichtungen sowie zur vollständigen Tilgung der Ende 1896 noch ungetilgten Raten einiger schwebenden Schulden einen Kredit von insgesammt 246 017 792 Kr., und gestattet zur Bedeckung des entsprechenden Jahreserfordernisses die Ausgabe von Rentenobligationen, welche mit 3,5 % zu verzinsen sind.

In das Budget der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1899 ist auf Grund des genannten Gesetzartikels der Betrag von 20 000 000 Kr. als ausserordentliche Einnahme und derselbe Betrag als ausserordentliche Ausgabe eingestellt.

Es werden nämlich im Jahre 1899 folgende Anlagen durchzuführen sein:

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Errichtung und Einrichtung von Werkstätten und Zugförderungsanlagen | 1 600 000 Kr. |
| 2. | Beschaffung von Verkehrs- und Betriebsmitteln | 10 820 000 „ |
| 3. | Austausch von Holzbrücken | 400 000 „ |
| 4. | Ausbau zweiter Gleise, Streckenumgestaltungen und Rangirstationen | 3 000 000 „ |
| 5. | Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmegebäuden | 3 220 000 „ |
| 6. | geringere Ergänzungsarbeiten, Inventarvermehrungen, Schneeschutzwerke | 960 000 „ |

— **Pensionskasse der Beamten, Unterbeamten und Diener der ungarischen Staatsbahnen.** Das zur Verwaltung der vorgenannten Pensionskasse entsendete Komitee hat seinen Bericht über die Geschäftsresultate des Jahres 1898 erstattet und führen wir aus demselben die folgenden Angaben an: Die Anzahl der Mitglieder, welche mit Ende 1897 22 617 betrug, erhöhte sich um 1 991 und erreichte mit Schluss des Berichtsjahres die Zahl von 24 608. Die mit Ende 1898 liquid befundenen Pensionsbeträge bezifferten sich mit 2 340 023,35 fl., welche Summe sich auf 2 853 Mitglieder, 2 409 Wittwen und deren 1 787 Kinder, schliesslich auf 356 vollkommen Verwaiste vertheilte. Der im Berichtsjahre zur Auszahlung gelangte Betrag erreichte — in Berücksichtigung der nur allmählich fällig gewordenen Raten — die Höhe von 2 162 971,86 fl.; es wurden ferner an 68 Wittwen Abfertigungsbeträge in der Höhe von 22 395,91 fl. ausbezahlt; die allgemeinen Abgaben machten 39 453,69 fl. aus. Die Gesammtausgaben überstiegen die Gesammteinnahmen um die Summe von 248 768,49 fl., welcher Betrag im Sinne der bestehenden Statuten seitens der Regierung als zinsenfreies Darlehen zur Disposition gestellt wurde. Das Gesammtvermögen der Pensionskasse betrug mit Ende 1898 10 677 367,35 fl. und erfuhr dem Vorjahre gegenüber eine Verminderung um 9 305,58 fl. Das Erträgniss des Vereinsvermögens bezifferte sich mit 448 108,55 fl. und ergab sonach eine 4,2 % Verzinsung.

— **Personalnachrichten.** Hofrath v. Kolosváry, welcher lange Zeit in äusserst verdienstlicher Weise als Staatsbahndirektor in Krakau gewirkt hat, ist in den Ruhestand getreten. An seine Stelle wurde der Staatsbahndirektor-Stellvertreter Horoszkiewicz berufen.

## Vereinsausland.

— **Eisenbahnbauprojekte der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Die Direktion der genannten Bahn hat der „Oe. Eisenb.-Ztg." zufolge beschlossen, von Paris nach Marseille eine zweite Linie zu bauen, da die bestehende den in steter und ausserordentlich schneller Zunahme begriffenen Verkehrsanforderungen nicht mehr gewachsen ist. Von dem in Aussicht genommenen Netze ist zu Gunsten der Theilstrecke Givors-Lozanne bereits die Gemeinnützigkeitserklärung erfolgt. Die gesellschaftliche Linie Paris-Paray le Monnial (Chemin de fer Bourbonnais) wird hierdurch mit der am rechten Rhôneufer gelegenen direkten Linie Givors-Avignon verbunden und so eine neue wirthschaftlich bedeutende Verkehrsader zwischen Paris und dem Rhônethale geschaffen.

Nach Umgestaltung der eingleisigen Anschlussbahn Avignon-Miramas auf Doppelgleise und Ausbau der Fortsetzung Miramas bis l'Estagne oder Marseille wird die am linken Rhôneufer über die Bourgogne und über Lyon bis Marseille führende Hauptlinie, besonders für den Güterverkehr, wesentlich entlastet werden.

— **Wechsel im Eigenthum und Titel der Zeitung „Die Schweizer Bahnen".** Die von dem verstorbenen Nordostbahnpräsidenten Guyer-Zeller begründete, in Zürich jeden Mittwoch erscheinende Zeitung „Die Schweizer Bahnen" ist mit dem 1. d. Mts. in das Eigenthum des bisherigen Schriftleiters Dr. Eugen Curti übergegangen, der sich künftig ganz der Leitung des Blattes widmen wird. Dieses, welches sich bisher als Organ für Eisenbahnwesen, speziell für die Simplon-, Engadin-, Orient- und Jungfraubahn bezeichnete, wird von jetzt an den Untertitel wegfallen lassen und den allgemeinen schweizerischen Eisenbahninteressen dienen. In Bezug auf die wichtigste schwebende Eisenbahnfrage der Schweiz, den Eisenbahnrückkauf, wird der Standpunkt des Blattes nach der in der Nummer vom 5. d. Mts. an die Leser gerichteten Ansprache der sein, dass der Uebergang zum Staatsbahnsystem zwar als eine politische Nothwendigkeit und ein volkswirthschaftlicher Gewinn betrachtet wird, „aber", heisst es dort weiter, „es sollte doch andererseits der redlichen Arbeit, die von den privaten Unternehmungen unter theilweise sehr schwierigen Verhältnissen geleistet worden ist, die gerechte Anerkennung nicht versagt werden. Es ist eine Forderung der Billigkeit und der politischen Klugheit, die Gesellschaften, welche das Netz der schweizerischen Hauptbahnen mit grossem Risiko erstellt und mit durchschnittlich bescheidenem Nutzen betrieben haben nach Maassgabe der in den Konzessionen niedergelegten Zusicherungen loyal zu entschädigen. Man darf die Erwartung aussprechen, dass nach Austragung der noch schwebenden grundsätzlichen Streitfragen eine gütliche Verständigung erzielt werde und dass dieselbe sich als ein Erfolg der Gerechtigkeit darstellen möge. Trotz der grossen Hoffnungen, die sich an den Rückkauf knüpfen, wäre es thöricht zu glauben, die Staatsbahnen werden nun mit einem Ruck, wie Minerva dem Haupte Jupiters, in tadelloser Vollkommenheit der legislatorischen Bundeswerkstätte entspringen. Genau besehen, erscheint eben auch die Verstaatlichung nur als eine Episode in der stetig fortschreitenden Entwickelung des Eisenbahnwesens. Auch nach der Durchführung derselben wird es deshalb den ‚Schweizer Bahnen' nicht an Stoff fehlen."

— **Eröffnung der Strecke Pont-Brassus (Schweiz).** Im Laufe des Monats Juli wird die Linie Pont-Brassus als Fortsetzung der Linie Vallorbes-le Pont eröffnet und der Betrieb derselben von der Jura-Simplon Bahn übernommen werden.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Der italienische Ministerrath genehmigte das Abkommen des Bautenministers mit der Mittelmeer- und Südbahn, wonach letztere einstweilen das dringend nöthige Rollmaterial für eigene Rechnung beschaffen, während die Regierung sich verpflichtet, die solcher Weise vorgeschossenen Beträge mit 4 % zu verzinsen. Danach dürften beide Gesellschaften bereits in nächster Zeit grosse Bestellungen darin vergeben.

— **Eisenbahn Piräus-Larissa.** Die Verhandlungen über den Bau der Eisenbahn Piräus-Larissa nähern sich, wie aus Athen berichtet wird, ihrem Abschluss. Nachdem die Deutsche Bank, die vor einem halben Jahre unter dem Ministerium Zaimis durch Direktor Siemens der griechischen Regierung Vorschläge unterbreitet hatte, sich seit einiger Zeit vollständig von dem Unternehmen zurückgezogen zu haben scheint, hat die französische „Société de Batignolles" in Paris, welche französische, belgische und englische Kapitalistengruppen vertritt, die grösste Aussicht, die Durchführung des für Griechenland wichtigen Bahnbaues übertragen zu erhalten. Die griechische Regierung wird nicht, wie sie es bei früheren Eisenbahnbauten zu thun pflegte, eine Kilometersubvention zahlen, sondern nur eine Zinsgarantie übernehmen. Die Gesammtkosten für den Ausbau und die Inbetriebsetzung der Linie bis zur türkischen Grenze werden auf 50 000 000 Frcs. veranschlagt. Der betreffende Gesetzentwurf dürfte der Kammer jedoch nicht mehr in der gegenwärtigen Session, sondern erst im Herbst d. J. zur Berathung vorgelegt werden.

— Bisher ruht die Sorge um den **Schutz der arbeitenden Bevölkerung in Russland** fast ausschliesslich in der Hand der privaten Wohlthätigkeit. Ein Recht auf Hilfe zur Zeit von Krankheit ist erst in allerletzten Jahren den auf Privatfabriken beschäftigten Arbeitern zu theil geworden, indem seitens der Staatsregierung darauf gedrungen worden ist, dass diese Unternehmungen je nach der Anzahl der beschäftigten Arbeiter entweder selbst Krankenhäuser unterhalten oder in öffentlichen Krankenhäusern für die Verpflegung ihrer Arbeiter sorgen müssen. Weiter geht bisher, soweit bekannt, die Fürsorge für die Arbeiter nicht. Nun scheint sich aber allmählich die Erkenntniss von der Unvermeidlichkeit der Hilfe namentlich bei Unglücksfällen immer mehr Bahn zu brechen. Wir haben schon vor einiger Zeit mitgetheilt, dass einzelne Privatbahngesellschaften ihr Personal gegen Zahlung einer Pauschalsumme versichert haben. Gegenwärtig ist nun auch von dem Kasanschen Bezirke der Wegekommunikation derselbe Weg betreten worden. Da in diesem Bezirke sich häufig Unglücksfälle bei den ständigen und Tagesarbeitern ereignet haben, ohne dass den Verunglückten aus Mangel an hierzu erforderlichen Mitteln irgend welche Entschädigung oder Hilfe gewährt werden konnte, so erliess der Bezirkschef an die technischen, mechanischen und Schifffahrtsabtheilungen des Bezirkes die Verordnung, dass hinfort nur Arbeiter in Dienst genommen werden dürfen, nachdem sie gegen Unglücksfälle versichert worden. Die Versicherungen wird die Versicherungsgesellschaft „Pomoschtsch" („Hilfe"), mit welcher die Bezirksverwaltung einen diesbezüglichen Vertrag geschlossen hat, übernehmen, und zwar so, dass den Verunglückten, welche auf längere Zeit arbeitsunfähig geworden, eine Entschädigung gezahlt wird, die für den Todesfall den dreifachen Betrag des Jahreslohnes des Betreffenden betragen soll.

Diese Bestimmung zeigt zweifellos den grossen Fortschritt, dass die Erkenntniss von der Nothwendigkeit einer Organisation der Unterstützung der verunglückten Abeiter wieder weiter vorgedrungen ist. Aber dieser Fortschritt muss von den Arbeitern im vorliegenden Falle recht schwer erkauft werden, denn zu Gunsten der Versicherungsgesellschaft werden 8 % des Lohnes einbehalten. Ausserdem scheint seitens der staatlichen Verwaltungsstelle nichts beigesteuert zu werden, so dass die ganze Last den Arbeitern zufällt.

Dass das nur der Anfang ist und sein kann, liegt wohl auf der Hand, allerdings ist dieser Anfang für die arbeitende Bevölkerung nicht sehr ermunternd, denn sie wird gezwungen, von ihrem sehr bescheidenen Lohne einen recht erheblichen Theil fortzugeben.

Ob für derartige Wohlthaten das Verständniss sich bei den Arbeitern leicht finden wird, scheint doch sehr zweifelhaft.

— **Entlastung der Telegraphenlinien der russischen Bahnen.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat die Aufmerksamkeit der Bahnverwaltungen auf die Ueberlastung der Telegraphenlinien auf den Eisenbahnen gelenkt. Infolge derselben leidet die regelmässige Uebersendung selbst der wichtigsten Amtsdepeschen. Die Ursache dieser Störung ist die unnütze telegraphische Uebermittelung von Meldungen, die ebenso gut auf dem Postwege erledigt werden könnten. Um nach dieser Richtung hin Wandel zu schaffen, ist eine Reihe von Maassregeln in Aussicht genommen worden, die eine Beschränkung des amtlichen Schriftwechsels auf telegraphischem Wege im Auge haben. So sollen z. B. Cirkulartelegramme bei der Beförderung von Auswanderern und Arbeitern nur an die Kreuzungsstationen gerichtet werden, nicht aber wie früher an alle auf dem Wege liegende Stationen; ebenso wird verboten, telegraphische Mittheilungen über den Dienstantritt und Dienstaustritt, die Beurlaubung von Beamten usw. zu machen. Hierher gehören auch telegraphische Mittheilungen, in denen die Nachrichten über eventuelle Unordnungen und Fahrlässigkeiten im Dienst gemeldet werden, ausgenommen nur in dem Falle, wenn ausserordentliche Maassregeln ergriffen werden müssen usw.

---

## Allgemeines.

— **Farbenblindheit bei Seeleuten.** Bei den insgesammt 846 amtlichen Untersuchungen auf Farbenblindheit, welche während des Jahres 1898 in Deutschland theils bei den Seemannsämtern, den Navigationsschulen und -Vorschulen seitens der Musterungsbehörden und bei den Untersuchungsstellen zu Bremen und Bremerhaven als Erstuntersuchungen, theils bei den dafür eingerichteten Untersuchungskommissionen oder bei Musterungskommissionen als zweite Untersuchungen vorgenommen worden sind, wurden von 844 zum ersten Male untersuchten Seeleuten 9 (1,07 %) vollständig farbenblind, 8 (0,95 %) grünblind befunden; 97,98 % waren nicht farbenblind. Von 7 zum zweiten Male Untersuchten wurde 1 grünblind und 1 vollständig farbenblind befunden; in 5 Fällen war der erste Befund von Farbenblindheit nicht zu bestätigen. Bei Berücksichtigung dieser Nachprüfungen waren unter 846 Untersuchten 6 (0,71 %) grünblind und 8 (0,95 %) vollständig farbenblind.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Aenderung von Stationsnamen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Eisenbahnstation Tölz (Endpunkt der Bahnlinie Holzkirchen-Tölz) wird fortan die Bezeichnung „Bad Tölz" führen.

### Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 85 (holländische Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen) der Nachtrag III und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag VII erschienen.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 85 wird der im Juni 1896 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I, vom Oktober 1898, aufgehoben.

**Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.**

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 42a (königliche Eisenbahndirektion zu Münster i. W.), Nr. 45 (königlich sächsische Staatseisenbahnen) und Nr. 48 (westfälische Landeseisenbahn) sind neu herausgegeben worden.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse sind aufgehoben worden: das im Januar 1898 ausgegebene Verzeichniss Nr. 42a, das im August 1897 ausgegebene Verzeichniss Nr. 45 und das im April 1897 (nicht März 1891) ausgegebene Verzeichniss Nr. 48.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2822 vom 5. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. 2823 vom 5. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. Juli d. J.).

Nr. 2835 vom 6. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung (abgesandt am 11. Juli d. J.).

Nr. 2850 vom 8. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 12. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Stationen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Eröffnung der Haltestelle „Küb“ für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung.

Am 30. Juli l. J. wird die auf der Linie Wien-Triest zwischen der Station Payerbach-Reichenau und der Haltestelle Eichberg gelegene Haltestelle Küb für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet.

Wien, am 11. Juli 1899. (1922)

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.**

Am 20. d. Mts. wird der Haltepunkt Bodenhagen, welcher bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet war, für den Güterverkehr in Wagenladungen im Binnenverkehr eröffnet.

Stettin, den 10. Juli 1899. (1923)
Direktion.

## 3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Zufolge Wolkenbruches wurde auf der Varåsd-Goluboveczer Eisenbahn zwischen den Stationen Lepoglava und Golubovecz der Bahnkörper derart beschädigt, dass der gesammte Zugverkehr vom 24. Juni bis zum 6. Juli l. J. unterbrochen war.

Budapest, am 7. Juli 1899. (1924)
Die Direktion
der königlich ungarischen Staatsbahnen.

## 4. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden die Stationen Oeynhausen (Nordbhf.) und Oeynhausen (Südbhf.) in die im Gruppentarif IV bestehenden Ausnahmetarife für Eisen etc. der Spezialtarife I und II — Ausnahmetarife 9 und 9 S sowie Seehafenausnahmetarife E und E 1 — aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachten geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 11. Juli 1899. (1925)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Aufhebung der Stationen Hennersdorf, Rückersdorf und Schönborn des Direktionsbezirks Halle a/Saale als Tarifstationen.**

Die Stationen Hennersdorf bei Dobrilugk, Rückersdorf bei Dobrilugk und Schönborn bei Dobrilugk, deren Abfertigungsbefugnisse auf den Verkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze beschränkt sind, werden vom 1. September d. J. ab als Tarifstationen aufgehoben.

Die Abfertigung der Sendungen der angeschlossenen Werke erfolgt vom genannten Tage ab durch die benachbarten Tarifstationen und zwar je nach Richtung für Hennersdorf durch Dobrilugk-Kirchhain und Finsterwalde, für Rückersdorf durch Dobrilugk-Kirchhain und Hohenleipisch und für Schönborn durch Dobrilugk-Kirchhain und Beutersitz.

Halle a/Saale, den 8. Juli 1899. (1926)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 3.**

Mit dem 1. August l. J. tritt an Stelle des Tarifes für den norddeutschen Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3 vom 1. Oktober 1896, ein neuer Tarif für die Beförderung von Getreide etc., Kleie etc. und leeren Säcken in Kraft. Soweit in einzelnen Stationsverbindungen Tariferhöhungen eintreten bezw. direkte Frachtsätze nicht wieder erstellt sind, gelten die Sätze des bisherigen Tarifes noch bis zum 1. September l. J. Abzüge des Tarifes sind zum Preise von 60 ₰ auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 8. Juli 1899. (1927)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Sächsisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 1. August d. J. werden für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen den Stationen Kötzschenbroda und Mainz (Centralbahnhof) direkte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen.

Dresden, den 12. Juli 1899. (1928)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.**

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. gelangt zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokaltarife der Nachtrag II zur Einführung. Die in denselben aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Rawitsch, den 10. Juli 1899. (1929)
Die Direktion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Zum Gütertarif Basel bad. Bahn loco Mittel- und Westschweiz wird mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thunbahn bezw. der Oensingen-Balsthalbahn der Nachtrag I ausgegeben.

Karlsruhe, den 11. Juli 1899. (1930)
Gr. Generaldirektion.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.**

Mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. gelangt an Stelle des vom 1. September 1898 gültigen Ausnahmetarifs für den obenbezeichneten Verkehr nebst Nachtrag I ein neuer Ausnahmetarif zur Einführung, welcher theilweise bedeutende Ermässigungen enthält.

Der neue Tarif ist zum Preise von 50 ₰ für den Abzug bei den betheiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Kattowitz, den 11. Juli 1899. (1931)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. Juli l. J. wird die Station Rheinau für den Verkehr mit der Ostschweiz (Tarifheft II G und Transittarif für Getreide und Baumwolle) in die gleichen Ausnahmetarife einbezogen, in welchen die Station Mannheim Bad. B. aufgenommen ist. Die Frachtsätze für Rheinau werden durch Abzug gewisser Beträge von den Mannheimer Taxen gebildet. Nähere Auskunft ertheilt das Stationsamt Rheinau und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 12. Juli 1899. (1932)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppe VI/VIII).**

Vom 25. August d. J. ab wird die Tarifentfernung Martinstein-Beuel von 73 auf 173 km erhöht.

Mainz, den 12. Juli 1899. (1933)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

**Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**

1. Die im hessisch-bayerischen Gütertarife (Nachtrag IV S. 3) enthaltenen Bestimmungen über ausnahmsweise Beförderung von Milch, frisch und sterilisirt, auch Magermilch, Buttermilch und Molken, sowie von Brot kommen wegen der am 1. April d. J. erfolgten Einführung des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter in Wegfall.

Die Bestimmungen über eilgutmässige Beförderung von Bier in Fässern auf den preussischen, von frischen grünen Gemüsen aller Art, sowie von Spargel und Rettichen auf den bayerischen Staatsbahnen bleiben dagegen in Kraft.

2. Ausnahmetarif 6 für Malztreber (Biertreber), getrocknete (Haupttarif S. 110) wird wegen Versetzung dieses Artikels in den Spezialtarif III aufgehoben.

3. Wegen Versetzung des Artikels Holzsägespäne (Holzmehl) in den Spezialtarif III ist aus dem Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 1 für Holz des Spezialtarifs II (S. 92 des Tarifs) die Position Holzsägespäne, wie im Spezialtarife II genannt, zu streichen.

München, den 13. Juli 1899. (1934)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die Station Bilsen der belgischen Staatsbahn in den rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarif, Theil II, Hefte A, I. Abtheilung, B und C vom 1. Juni 1890 und in den deutsch-belgischen Gütertarif, Theil II, Hefte 1 und 2 vom 1. August 1891 aufgenommen. Auf Sendungen von und nach der genannten Station finden die für die Station Tongers bestehenden Frachtsätze Anwendung.

Mit dem gleichen Tage wird in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl usw. im Anhang zum Heft B vom Theile II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs folgender für die Abtheilungen a und b dieses Ausnahmetarifs geltender Frachtsatz aufgenommen: Zwischen Rheinbrohl und Anvers (Bassins et Entrepôt) transit und Anvers (Sud-Quais) transit 8,67 Frcs. für 1000 kg.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 12. Juli 1899. (1935)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 gelangen für die Beförderung von Pflastersteinen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

| Nach | Station der k. k. österr. Staatsbahnen<br>Andorf<br>Frachtsätze für 100 kg in Mark |
|---|---|
| Stationen der k. württemb. Staatsbahnen | |
| Stuttgart Hauptbhf. | 1,01 |
| „ Nordbhf. | 1,01 |
| „ Westbhf. | 1,02 |

München, den 13. Juli 1899. (1936)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.**

Im Gütertarif für den Binnenverkehr der diesseitigen Bahn sind mit sofortiger Gültigkeit:

a) im Waarenverzeichniss des Holztarifs (Ausnahmetarif 1) unter Ziffer 2 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt“ und

b) im Waarenverzeichniss des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) unter Ziffer 6 hinter „(Holzsägemehl)“ das Wort „unverpackt“

zu streichen.

Verpackte Holzsägespäne (Holzsägemehl) sind am 1. April d. J. aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III versetzt worden (z. vergl. Nachtrag I zum Theil I des deutschen Eisenbahngütertarifs).

Stettin, den 29. Juni 1899. (1937)
Direktion.

**Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.**

Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird der Ausnahmetarif M für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern auf die Artikel Strohstoff und Strohzellstoff ausgedehnt.

Berlin, den 8. Juli 1899. (1938)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 15. Juli d. J. tritt ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff, wie in den Spezialtarifen II und III des deutschen Eisenbahngütertarifes, Theil I, genannt, in Kraft. Dieser Ausnahmetarif gilt für Sendungen von den Stationen Coswig i. Sachs., Mügeln bei Pirna und Naundorf b. Dresden der sächsischen Staatseisenbahnen nach den wichtigeren deutschen Hafenplätzen der Nord- und Ostsee für den Fall der Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern, einschliesslich der deutschen überseeischen Kolonien und findet Anwendung bei Aufgabe von mindestens 10000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen oder bei Frachtzahlung hierfür.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 11. Juli 1899. (1939)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Russisch-ostpreussischer Verkehr über Grajewo.**

Ausnahmetarif 7 für Getreide.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli a./1. August n. St. 1899 wird zum Tarif der dritte Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält Frachtsätze von neu eröffneten Stationen der Charkow-Nicolajew-, Ekaterinen-, Kursk-Charkow-Sewastopoler, Moskau-Kasaner, Riga-Oreler, Südost-, Sysran-Wjasma- und westsibirischen Eisenbahn nach Königsberg und Pillau via Grajewo sowie Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages sind in der Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof demnächst erhältlich. Inzwischen ertheilt unser Tarifbüreau Auskunft. (1940H&V)

Königsberg, den 10. Juli 1899.
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.
als geschäftsführende Verwaltung.

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mahlprodukte etc. (des Aus.-Tar. Nr. 1a und 1b des Elbeumschlagsverkehres mit Oesterr.) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. | 50 ₰ |
| **Nach Schönpriesen-Umschlag** | |
| von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B, Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. | 45 ₰ |
| **Nach Dresden-Elbkai** | |
| von Bubenc St. E. G., Bubna St. E. G., Lieben St. E. G., Oe. N. W. B., Prag B. N. B., St. E. G., Oe. N. W. B., Prag St. B. trans., Prag-Anglobank Oe. N. W. B., Vysocan B. N. B., Oe. N. W. B. | 86 ₰ |

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermässigt sich der Frachtsatz für Kleie, Oelkuchen, Oelkuchenmehl etc. um 14 ₰ pro 100 kg.

Die vorstehenden Frachtsätze finden auch auf Transporte Anwendung, welche für Relationen zwischen Magdeburg (inklus.) und Hamburg bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr pro 100 kg., welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 12. Juli 1899. (1941)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft.**

In unserem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokaltarife sind mit sofortiger Gültigkeit im Waarenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 1 unter Ziffer 2 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl) verpackt" zu streichen.

Neustadt O/S., den 8. Juli 1899. (1942)
Die Direktion.

---

## 5. Verdingungen.

Die Anfertigung und Anbringung von normalen gusseisernen Wasserleitungsröhren und Formstücken im ungefähren Gesammtgewichte von 16 800 kg für die Wasserstation Calbe a. S. soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (in baarem Gelde) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Wasserröhren etc. für Wasserstation Calbe a. S."

versehen zu dem auf

Sonnabend, den 22. Juli 1899, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im Juli 1899. (1943)
Königl. Eisenbahndirektion.

---

**Oldenburgische Staatseisenbahnen.**
Verdingung.

70 000 cbm Erdbewegung zur Herstellung der Bahn Holdorf-Damme sollen öffentlich vergeben werden.

Bedingungen nebst Zeichnungen liegen im Baubüreau zu Bramsche zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ von dem Unterzeicheten bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und bestellgeldfrei sowie mit der Aufschrift: „Erdarbeiten Damme" versehen bis zum 1. August 1899, Nachmittags 4 Uhr, an die Bauabtheilung III einzusenden.

Bramsche, den 8. Juli 1899. (1944)
Der Abtheilungsbaumeister.
Kühn.

---

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Muschaken der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung von 2 Wasserkrähnen öffentlich vergeben werden.

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von 2 Wasserkrähnen auf der Haltestelle Muschaken" bis spätestens zum Termin, den 21. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Königsberg, den 28. Juni 1899. (1945)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Die Erd- etc. und Maurerarbeiten der Theilstrecke Wildpark-Wustermark sollen in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.

Die Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 3. August d. J., Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf der Bauabtheilung einzusehen.

Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 4,00 ℳ in Baar von dort vom 19. d. Mts. erhältlich.

Zuschlagsfrist: 20. August 1899.

Potsdam, den 12. Juli 1899. (1946)
Wildpark, Victoriastr. 52.
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

Verdingung der Lieferung von 140 000 eichenen, 470 000 kiefernen Bahnschwellen I. und II. Klasse, 11 000 eichenen und 1 200 kiefernen Weichenschwellen für die königlichen Eisenbahndirektionen Münster, Mainz, Hannover, Cassel und Frankfurt a/M. am

Sonnabend, den 5. August 1899, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 26. August 1899. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Joachimstrasse 7, abgegeben.

Hannover, den 7. Juli 1899. (1947)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben die Lieferung unseres Bedarfes bis Ende 1902 von

3 600 m Plüsch roth für I. Klasse,
5 200 „ „ braun „ II. „

öffentlich zu verdingen.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 20. Juli 1899"

versehen bis spätestens

Donnerstag, den 20. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Muster liegen in unserem Versteigerungsraum auf. Eine Zusendung derselben findet nicht statt.

Der Zuschlagstermin ist auf 1. September 1899 festgesetzt.

Karlsruhe, 27. Juni 1899. (1948)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

**Verdingung.**

Für die Wasserstationsanlage auf der Haltestelle Muschaken der Nebenbahn Neidenburg-Ortelsburg soll die ca. 518 m lange Krahnleitung einschliesslich Erd- und Nebenarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Neidenburg zur Einsicht aus. Verdingungshefte mit angehefteten Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst für 1,60 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Krahnleitung auf der Haltestelle Muschaken" bis spätestens zum Termin den 22. Juli 1899, Vorm. 10 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg, den 28. Juni 1899. (1949)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung.**

Für den Bau der Eisenbahn von Goldap nach Stallupönen soll die Lieferung von 1 747 600 kg Portland-Cement in 2 Loosen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a Zimmer 131 zur Einsicht aus. Verdingungshefte werden von dem Centralbüreau hierselbst für 0,55 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Lieferung von Cement zum Bau der Neubaulinie Goldap-Stallupönen" bis spätestens zum Termin, den 14. Juli d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Königsberg, den 27. Juni 1899. (1950)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mittwoch, den 19. Juli 1899, Vormittags 10 Uhr,

beginnend, versteigern wir hier die von der Bahn und den Werkstätten zurückgelieferten alten Metallwaaren, darunter 40 Stationsglocken mit Schwengel und Trägern, 2 Schiebebühnen, 4 Drehscheiben und verschiedene Eisenkonstruktionen von Brücken.

Bis zu genanntem Termin werden auch schriftliche Angebote angenommen.

Die Versteigerungsbedingungen und das Materialverzeichniss werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 30. Juni 1899. (1951)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 54. | 19. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen.*)

### I. Wohlfahrtseinrichtungen für das im Dienst befindliche Personal.

Belohnungen und Prämien.

Abgesehen von den Prämien, welche wie bei den Lokomotivführern und Heizern gewissermaassen einen Theil des Gehaltes bilden, gewähren sämmtliche Gesellschaften alljährlich denjenigen Beamten Belohnungen und Prämien, welche sich durch Tüchtigkeit und Diensteifer besonders hervorgethan haben. Die Belohnungen werden am Jahresschlusse als Anerkennung für die gesammte Dienstleistung des Beamten gezahlt, während die Prämien von Fall zu Fall bewilligt werden, wenn der Beamte eine besondere Aufmerksamkeit und Umsicht (bei Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden am Oberbau oder an den Betriebsmitteln, oder auch durch Maassnahmen zur Verhütung eines Unfalles usw.) gezeigt hat.

Der Betrag derartiger Bewilligungen ist recht erheblich: im Jahre 1897 belief sich derselbe beispielsweise bei der Ostbahn auf 1 136 000 Frcs., bei der Orléansbahn auf 1 544 000 Frcs. usw. Eine vollständige Zusammenstellung hierüber für jede Verwaltung ist im Abschnitt IV enthalten.

Ortszulagen, Dienst- und Miethswohnungen.

Bei fast allen Gesellschaften werden Ortszulagen denjenigen unteren Beamten gewährt, welche an besonders theueren Plätzen, in grossen Städten und deren Vororten stationirt sind.

Eine grosse Anzahl der Beamten, Vorsteher der Stationen und Betriebswerkstätten, Bahnwärter usw. hat Dienstwohnung; andere haben, obgleich der Dienst es nicht erfordert, der Eisenbahn gehörige Wohnungen inne und zahlen dafür einen mässigen Miethszins, gewöhnlich 10 % ihres Gehaltes.

Die Nordbahn hat an mehreren Plätzen, wo viele Beamte vorhanden sind, wie in Ermont, Lens, Somain, Coudekerque bei Dunkerque, Arbeiterhäuser erbauen lassen, in denen kleine Beamte gesunde Wohnungen zu äusserst billigem Preise erhalten können.

In Laroche, einer bedeutenden Lokomotivstation, hat die Lyonbahn (Chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée) in der Nähe des Bahnhofes 31 Häuser zu je vier getrennten Wohnungen, also im ganzen 124 Wohnungen, herrichten lassen. Die Miethen betragen 120, 140 und 180 Frcs. für das Jahr, je nachdem die Wohnung aus zwei, drei oder vier Räumen besteht. Für weitere 10 Frcs. gelangt jeder Haushalt in den Genuss eines Gartens von ungefähr 18 ar Grösse. Diese Wohnungen sind sehr gesucht und ständig vermiethet. Sie verzinsen sich mit 3,4 %. In Oullins enthalten die Häuser der Gesellschaft 144 Wohnungen zum Miethspreise von 180—252 Frcs. Drei neue Häuser befinden sich im Bau. In Veynes besitzt die Gesellschaft 15 Häuser zu 44 Wohnungen, und in Paris gehört ihr in der Coriolisstrasse ein Haus zu 42 Wohnungen, die stets vermiethet sind. In Villeneuve Saint Georges hat die Gesellschaft Unternehmer zum Bau kleiner Häuser angeregt und sich 60 Wohnungen zu drei bis vier Zimmern für ihre Beamten gesichert.

Die Orléansbahn gewährt ihrem Personal nicht unmittelbar Wohnungen zu billigem Preise, aber sie stellt verschiedenen Baugesellschaften Mittel zum Ankaufe von Grund und Boden und zur Errichtung von Häusern zur Verfügung und erlangt hierdurch für ihre Beamten ein Miethsvorrecht. Da jene Baugesellschaften das entliehene Kapital nur mit 3 % zu verzinsen

*) Nach der „Revue générale des chemins de fer" vom Mai 1899.

haben, so sind sie in der Lage, sich mit einem mässigen Miethspreise begnügen zu können. In Paris hat eine solche Gesellschaft in der Nähe der Werkstätten von Ivry 94 bequeme Wohnungen zum Preise von je 283 Frcs. erbaut. Zu gleichem Zwecke und unter denselben Bedingungen sind einer anderen Baugesellschaft in Bordeaux 100 000 Frcs. vorgeschossen worden. Endlich hat die Orléansbahn in reichem Maasse zur Fundirung der Gesellschaft „Cottage d'Athis" beigetragen, welche von ihren eigenen Beamten zum Zwecke der Erbauung billiger Wohnungen im Jahre 1894 gegründet wurde.

Allerorten sind bei den Lokomotivschuppen Uebernachtungsräume mit Wasch- und Badeeinrichtungen vorhanden, so dass das Personal Gasthäuser nicht mehr aufzusuchen braucht.

Gewöhnliche und ausserordentliche Unterstützungen.

Bei allen Gesellschaften werden den Beamten, welche sich infolge von Krankheiten, Todesfällen usw. vorübergehend in einer Nothlage befinden, Unterstützungen gewährt. Diese Unterstützungen werden entweder von der Gesellschaft selbst oder aus Unterstützungskassen geleistet, zu welchen, soweit sie vorhanden sind, die Gesellschaften beisteuern.

Ausserdem kommt die Mehrzahl der Gesellschaften den schwach besoldeten Beamten mit zahlreicher Familie ständig zu Hilfe. Dies geschieht indessen bei den einzelnen Gesellschaften in verschiedenem Maasse. Beispielsweise gewährt die Westbahn denjenigen Beamten, deren Gehalt 1 600 Frcs. nicht überschreitet, für jedes Kind unter 16 Jahren, vom dritten Kinde an, eine jährliche Unterstützung von 24 Frcs. Bei der Ostbahn erhalten die Beamten bei einem Gehalt bis zu 2 000 Frcs., so bald sie drei Kinder unter 18 Jahren besitzen, eine monatliche Unterstützung von 4 Frcs.; für jedes weitere Kind wächst die Unterstützung monatlich um 2 Frcs. Bei der Orléansbahn beträgt der Unterstützungssatz für den Monat und das Kind 5 Frcs.; derselbe wird vom vierten Kinde ab bewilligt, wenn das Gehalt des Beamten weniger als 1 500 Frcs. beträgt, und vom fünften Kinde ab bei einem Gehalt von 1 500—2 100 Frcs.

Die Ausgaben für Unterstützungen betragen bei der Orléansbahn gegen 800 000 Frcs., bei der Westbahn 1 180 000 Francs usw.

Wenn aussergewöhnliche Umstände ein zeitweiliges Steigen der Lebensmittelpreise hervorrufen, geniessen die niedrig besoldeten Beamten oder solche mit zahlreicher Familie besondere Unterstützungen. So erhielten die in Paris wohnhaften Beamten sämmtlicher Bahnen während der Dauer der Ausstellung vom Jahre 1889 ausserordentliche Zulagen, deren Betrag bei der Ostbahn bis auf 417 373 Frcs., bei der Westbahn bis auf 605 000 Frcs. stieg. Gelegentlich des Steigens der Brotpreise infolge schlechter Ernte bewilligten während des vorigen Sommers die meisten Bahnen dem unteren Personal besondere Zulagen, oder sie erhöhten die oben erwähnten gewöhnlichen Unterstützungssätze.

Dienstkleidung.

Durch Verträge, welche die Gesellschaften mit geeigneten Lieferanten abgeschlossen haben, erhält das Personal seine Dienstkleidung zu sehr ermässigten Preisen. Einige Gesellschaften tragen auch unmittelbar zu diesen Ausgaben bei; so verausgabte die Ostbahn im Jahre 1897 zu diesem Zwecke 290 168 Frcs.

Vorschüsse an Beamte. Unentgeltliche Rechtsbelehrung.

Bei einigen Gesellschaften können Beamte, die sich in vorübergehender Nothlage befinden, unverzinsliche Vorschüsse erhalten, welche durch monatliche Gehaltsabzüge in Theilbeträgen zurückzuerstatten sind. Im Jahre 1897 hat die Orléansbahn derartige Vorschüsse bis zum Betrage von 240 258 Frcs. geleistet, bei der Westbahn belief sich der entsprechende Betrag auf 97 745 Frcs.

Bei anderen Gesellschaften werden diese Darlehen zu einem sehr mässigen Zinsfusse gewährt. So hat der Verwaltungsrath der Nordbahn unter dem Namen „Fonds Léon Say" einen solchen Fonds mit 100 000 Frcs. geschaffen. Er wird von einem aus fünf Beamten der Bahn bestehenden Vorstand verwaltet. Bis zum 1. Juni 1898 hatten aus diesem Fonds 735 Beamte Darlehen im Gesammtbetrage von 115 095 Frcs. erhalten.

Endlich haben gewisse Verwaltungen, um ihre Beamten in der Wahrung ihrer Interessen zu berathen und ihnen die Kosten des Rechtsanwaltes zu ersparen, ein Rechtsschutzbüreau eingerichtet, in welchem von erfahrenen Rechtskundigen unentgeltlich Rath ertheilt wird.

Waarenhäuser, Konsumvereine usw.

Orléansbahn: Die Waarenhäuser dieser Bahn liefern dem Personal Lebensmittel, Brennmaterial, Bettzeug, Wäsche, Tuchstoffe, Kleider, Schuhzeug usw. zum Einkaufspreise, der lediglich um die Generalkosten erhöht wird. Die hierdurch erzielte Ersparniss beträgt bei Lebensmitteln 12—20 %, für die übrigen Artikel 15—30 %. Mit dem Pariser Waarenhause ist eine Bäckerei verbunden, welche Brot erster Güte um 25 % billiger als sonstige Geschäfte liefert. Wirthschaften innerhalb der Werkstätten geben an die Arbeiter Speisen zu billigsten Preisen ab. Eine Mahlzeit, bestehend aus Suppe, Fleisch, Gemüse und 0,25 l Wein kostet 0,53 Frcs. (= 0,42 ℳ).

Südbahn: In den Waarenhäusern dieser Bahn erhalten Beamte und Arbeiter Lebensmittel und Kleidungsstoffe zum Selbstkostenpreise. Der Umsatz an Wein, Oel, Kaffee, Kohlen, Holz usw. belief sich im Jahre 1897 auf 1 729 685 Frcs., derjenige an Kleidung, Wäsche, Schuhzeug usw. auf 1 660 044 Frcs. Die Speisewirthschaft zu Bordeaux gab in demselben Jahre 174 744 Mahlzeiten zu einem Durchschnittspreise von 0,47 Frcs. (= 0,40 Mark) ab.

Westbahn: Die Gesellschaft gründete im Jahre 1875 zum Wohle ihrer Angestellten ein Waarenhaus, welches Waaren und Haushaltsgegenstände bei gleicher Güte billiger als andere Geschäfte liefert. 1897 wurden über 90 000 Bestellungen im Werthe von 1 126 402,50 Frcs. erledigt.

Nordbahn: Waarenhäuser an verschiedenen Orten des Bezirkes setzen die Beamten der benachbarten Stationen in den Stand, Waaren aller Art zu wesentlich billigerem Preise und in besserer Beschaffenheit einzukaufen, als sie sonst im Handel zu haben sind. Beispielsweise wird Kohle gegen 28 % unter dem Handelspreise abgegeben.

Staatsbahnen: Das Waarenhaus der Staatsbahnen versieht Beamte und Arbeiter mit allem, was sie im Haushalte brauchen. Die Verwaltung des Hauses erfolgt durch eine besondere Kommission. Die Einkaufspreise werden auf Grund der Lieferantenrechnungen festgestellt, denen man die etwaigen Transportkosten bis ins Waarenhaus hinzusetzt. Die Verkaufspreise bestimmt die Kommission nach den Vorschlägen des Geschäftsleiters; sie werden im allgemeinen in der Weise ermittelt, dass man zum Einkaufspreise einen gewissen Prozentsatz zuschlägt, der sich einerseits nach dem Umfange der Verkäufe, andererseits nach den entstehenden Unkosten richtet.

Ostbahn: 20 Konsumvereine, die auf verschiedenen Stationen von den Beamten selbst gegründet wurden und auch von ihnen geleitet werden, erhalten von der Bahnverwaltung Unterstützungen, die sich im Jahre 1897 auf 58 980 Frcs. beliefen. An verheirathete Beamte gibt die Bahn Kohlen zum Selbstkostenpreise ab.

Lyonbahn: Die Gesellschaft hat bei ihren Werkstätten in Paris und in Villeneuve Saint Georges Speisewirthschaften errichtet; den von ihren Beamten an vielen Orten begründeten Konsumvereinen gewährt sie Unterstützungen.

Gesunde Getränke. Preisermässigungen in den Bahnhofswirthschaften.

Die meisten Gesellschaften lassen einem Theil des Personals im Sommer gesunde, erfrischende, im Winter warme Getränke zukommen. Hierfür gab beispielsweise die Orléansbahn

im Jahre 1897 160516 Frcs. aus. Ferner haben die Verwaltungen allgemein mit den Bahnhofswirthen Vereinbarungen getroffen, nach denen das Personal Speisen und Getränke zu einem um 25—33 % ermässigten Preise erhält.

Kinderbewahranstalten, Schulen, Handfertigkeitsunterricht, Stipendien usw.

Westbahn: Die Gesellschaft schuf 1875 in der Nähe von Paris bei ihren Werkstätten in Batignolles eine Bewahranstalt für Kinder beiderlei Geschlechtes, bestehend in einer Krippe, einem Kindergarten und einer Schule. Im Jahre 1897 nahmen diese drei Institute 997 Kinder auf.

Der Anstalt ist eine Handarbeitsschule angeschlossen. Auch werden Näharbeiten, die im Hause anzufertigen sind, den Frauen der Angestellten durch Vermittelung der Anstalt zugetheilt. 516 Frauen, die 1897 in dieser Weise beschäftigt wurden, erwarben 37 682,49 Frcs.

Die Ausgaben der Gesellschaft für die Anstalt erreichten 95 000 Frcs. im Jahre 1897, ohne Anrechnung des Miethspreises der Gebäude.

Die Gesellschaft unterhält ferner in verschiedenen Erziehungsanstalten ihres Bezirks Freistellen für Kinder ihrer Beamten. An der Handelsschule in der Avenue Trudaine hat sie 10 Freistellen inne.

Nordbahn: In La Chapelle befindet sich eine Lehrlingswerkstatt für die Söhne der Beamten und Arbeiter. Die jungen Leute werden theoretisch und praktisch ausgebildet; sie erlernen das Schlosser- und Schmiedehandwerk und haben Gelegenheit, frühzeitig erfahrene Arbeiter zu werden.

Um denjenigen Kindern, welche die Befähigung für den höheren Unterricht besitzen, das Studium zu erleichtern, hat die Gesellschaft an verschiedenen höheren Schulen Freistellen erworben, so an der Handelsschule in Paris. Die Freistellen werden auf Grund von Prüfungen vergeben.

Ein Stipendium, dessen Bezeichnung „Felix Mathias-Stipendium“ den Namen eines der Oberingenieure der Gesellschaft wach erhalten soll, gestattet auch den Söhnen unbemittelter Beamten, sich eine höhere Ausbildung zu erwerben, wenn ihre Fähigkeiten entsprechende sind.

Ein anderes Stipendium, welches der Baronin de Saint Didier zu verdanken ist, verfolgt den Zweck, Kinder würdiger aber unvermögender Beamten eine niedere, mittlere oder höhere praktische Ausbildung geniessen zu lassen, oder ihnen den Zugang zu den Hochschulen des Landes zu erleichtern.

Die Gesellschaft zahlt die Pension für eine gewisse Anzahl Kinder, welche im Erziehungshause der Strasse Faubourg Saint Antoine aufgenommen werden, und unterstützt die Schulen an den stark von Beamten bewohnten Orten.

Ostbahn: Für den Grenzbahnhof Igney-Avricourt und die umliegenden Ortschaften hat die Gesellschaft eine Elementarschule eingerichtet, welche sie ständig unterstützt; in ähnlicher Weise werden auch noch andere Schulen begünstigt. Die Ausbildung von Lehrlingen erfolgt in den Werkstätten zu La Vilette, Epernay, Romilly und Mohon.

Ausserdem stehen für die Söhne der Beamten zur Verfügung: 15 Freistellen an der Gewerbeschule zu Nancy, 20 Freistellen an der Handelsschule der Avenue Trudaine in Paris, fünf halbe Freistellen an der Gewerbeschule in Reims, 20 Freistellen im Waisenhaus St. Vincent de Paul in Paris. Für Mädchen sind vorhanden: 10 Freistellen an der Gewerbe- und Haushaltsschule zu Reims, 30 Freistellen am Institut des Faubourg Saint Antoine, welches von den Schwestern der Charité de Saint Vincent de Paul geleitet wird, 20 Freistellen im Waisenhause zu Champigny sur Marne, 40 dergleichen in Montmirail, 20 in Reims, 10 in Arcis-sur-Aube.

Für diese Freistellen und sonstige Schulzwecke verausgabte die Gesellschaft im Jahre 1897 59 479,65 Frcs.

Orléansbahn: Unterricht wird an Handwerker und Lehrlinge bei allen Werkstätten in Paris ertheilt. Auch für die Töchter der Beamten und Arbeiter ist in den Werkstätten eine Lehranstalt und eine Handarbeitsschule vorhanden. Die Gesellschaft unterhält ferner 10 Freistellen an der Handelsschule der Avenue Trudaine für die Söhne ihrer Beamten und 10 Freistellen am Waisenhause Saint Antoine für deren Töchter.

Die Kosten für diese Wohlfahrtseinrichtungen belaufen sich jährlich auf 50 000 Frcs.

Lyonbahn: Eine Handarbeitsschule in Paris nimmt 62 Mädchen auf, die daselbst nähen und flicken lernen. Zweimal wöchentlich werden von dort aus Näharbeiten an Handwerkerfrauen abgegeben; die am wenigsten geübten Frauen säumen in ihrer Behausung Handtücher u. dergl. Gleiche Einrichtungen bestehen in Villeneuve Saint Georges und in Laroche. An diesen beiden Orten hat die Gesellschaft auch Kindergärten und Schulen eingerichtet. In verschiedenen Anstalten Frankreichs und Algiers lässt sie 152 Waisen erziehen.

Südbahn: Im Jahre 1864 gründete die Gesellschaft in Morceux eine Elementarschule, in welcher ungefähr 210 Beamtenkinder unentgeltlich unterrichtet werden. Für Söhne von Beamten sind am Lyceum zu Mont de Marsan 9 ganze oder 18 halbe Freistellen (mit Ausstattung) vorhanden.

Freifahrten und Fahrpreisermässigungen.

Freie Fahrt geniessen die Beamten bei allen Reisen, die sie innerhalb ihres Verwaltungsbezirks zurücklegen. Im allgemeinen trifft dies auch auf die Familien zu, auf Vater, Mutter, Ehefrau und Kinder, die bei dem Beamten wohnen, und die dieser zu erhalten hat. Während jedoch einzelne Bahnen der Familie für jede beliebige Reise freie Fahrt gewähren, bewilligen andere Verwaltungen die freie Fahrt nur dann, wenn die Reisen durch den Urlaub der Beamten, durch Gesundheitsrücksichten oder durch besondere Familienverhältnisse begründet sind. In letzterem Falle zahlen die Angehörigen bei sonstigen Reisen indessen nur $1/10$ bis $1/4$ des gewöhnlichen Tarifes, je nach den besonderen Bestimmungen der verschiedenen Gesellschaften.

Beim Eintritt in den Dienst, bei Versetzungen sowie beim Ausscheiden wird den Beamten der freie Transport ihrer Effekten bewilligt.

Uebrigens haben sich die grossen französischen Eisenbahnverwaltungen neuerdings darüber verständigt, dass sie allen Beamten für den jährlichen Urlaub gegenseitig freie Fahrt auf ihren Linien ertheilen. Demgemäss erhält der Beamte auf Antrag jährlich einmal einen Freischein für beliebige Strecken und zahlt für seine Familie ein Viertel der tarifmässigen Preise. Abgesehen von diesen besonderen Vergünstigungen erhalten die Beamten jederzeit auf allen Bahnen für sich Fahrkarten zum Viertelpreise und für ihre Angehörigen solche zu halbem Preise.

Dienstthätigkeiten und Vergünstigungen für Frauen und Kinder von Beamten.

Alle Dienstthätigkeiten, welche Frauen anvertraut werden können (in den Büreaus, im Schrankendienst, im Fahrkartenverkauf, in der Verwaltung kleiner Haltestellen usw.), werden den Wittwen sowie den Frauen und Töchtern der Beamten vorbehalten. Unter den 220 000 Angestellten der sechs grossen Gesellschaften und der Staatsbahnen befanden sich im Jahre 1896 25 229 weibliche Personen, also 11 %.

Minderjährige Kinder, welche zu den Büreaus, Bahnhöfen und Werkstätten zugelassen werden, sind stets Kinder von im Dienst befindlichen oder ehemaligen Beamten. Für alle sonstigen Stellen werden die Beamtensöhne den übrigen Bewerbern vorgezogen.

Bei der Nordbahn sichert eine Stiftung der Baronin J. de Rothschild in jedem Jahre einer Anzahl Beamtentöchter eine Mitgift von 1 000 Frcs.

## II. Fürsorge bei Krankheiten, Unfällen usw.

Ostbahn.

Der Krankenkasse fliesst durch Abzug 1 % des Gehaltes der Angestellten und der gleiche Zuschuss der Gesellschaft zu.

Alle Beamte und Arbeiter haben Anspruch auf unentgeltliche ärztliche Behandlung. Arzneien, Bandagen, Bäder usw. werden ihnen gleichfalls unentgeltlich gewährt, soweit sie vom Bahnarzte verordnet werden.

Die Besoldung der 170 Bahnärzte, die allgemeinen Kosten der ärztlichen Behandlung sowie die Arzneikosten für das Hilfspersonal fallen dem Betriebsfonds zur Last; die für die angestellten Beamten auflaufenden Arzneikosten trägt die Krankenkasse.

Bei Krankheiten und Unfällen, die unmittelbar im Dienste entstanden sind, erhalten die angestellten Beamten und meistens auch die Hilfsbeamten während dreier Monate der Dienstunfähigkeit das volle Gehalt; gewöhnlich wird letzteres jedoch bis zur vollständigen Wiederherstellung des Beamten oder bis zur sonstigen Erledigung des betreffenden Falles gezahlt.

Ist die Krankheit oder Verletzung nicht dem Dienste zuzuschreiben, so haben Beamte Anspruch auf volle Gehaltszahlung für zwei Monate und eine Woche; diese Vergünstigung kann indessen je nach Bedürfniss auf längere Zeit ausgedehnt werden. Die Kosten für die ersten acht Tage der Dienstunfähigkeit übernimmt die Gesellschaft; in die weiteren Kosten theilen sich zur Hälfte die Gesellschaft und die Krankenkasse. Hilfsbeamte, die sich wenigstens sechs Monate im Dienste befinden, erhalten 14 Tage lang seitens der Gesellschaft die Hälfte ihres Lohnes.

Die Kasse gewährt ferner den Beamten im Dienste sowie beim Ausscheiden oder beim Tode der Mitglieder Unterstützungen.

Im Jahre 1897 hat die Gesellschaft der Krankenkasse 375 451,14 Frcs. überwiesen; ausserdem gab sie für Arzneien und Arztbesoldung 234 514,02 Frcs. und endlich an Gehalt in Krankheitsfällen 1 035 094,93 Frcs. aus.

### Westbahn.

Freie ärztliche Behandlung steht sämmtlichen Beamten und deren Familien ohne Ausnahme zu. Beamten, deren Gehalt nicht höher als 3 000 Frcs. ist, werden auch die Arzneien kostenlos abgegeben.

Die der Gesellschaft hierdurch 1897 entstandenen Ausgaben betrugen 964 390,57 Frcs.

Erkrankte Beamte erhalten drei Monate hindurch die Hälfte ihres Gehaltes; gegebenenfalls wird es auch über diese Zeit hinaus gezahlt.

Zum Wohle der Werkstätten- und Schuppenarbeiter ist eine Hilfskasse gegründet worden, die den Zweck verfolgt, den Mitgliedern freie ärztliche Behandlung usw. zu sichern, im Krankheitsfalle Unterstützungen und bei Todesfällen Beihilfen zu gewähren.

Zu dieser Kasse steuern die Arbeiter 2 % ihres Lohnes bei und die Gesellschaft leistet den gleichen Zuschuss. Letzterer betrug 75 460,10 Frcs. im Jahre 1897.

### Orléansbahn.

Die ärztliche Fürsorge erstreckt sich auf alle Angestellte der Bahn, d. h. auf die eigentlichen Beamten und die ständig beschäftigten Arbeiter.

Alle Kranke und Verletzte haben Anspruch auf freie ärztliche Behandlung, ausgenommen bei Arbeitsunfähigkeit, die durch Unvorsichtigkeit oder Muthwillen herbeigeführt ist.

Den Werkstätten in Paris, Orléans, Tours und Périgueux ist ein besonderer Arzt zugetheilt, der nicht nur die Beamten und Arbeiter, sondern auch deren Angehörige zu behandeln hat. Auch bei anderen Dienstzweigen haben es die Aerzte gewöhnlich übernommen, den Familien der Beamten gleichfalls unentgeltliche Hilfe zu leisten.

Die Werkstätten in Paris besitzen eine eigene Apotheke; ausserdem sind mehrere Apotheker in den von Beamten und Arbeitern bewohnten Stadtvierteln berechtigt, Arzneien auf Grund der von den Bahnärzten erfolgten Verordnungen anzufertigen. Auf der Strecke haben sich die Kranken an die von der Gesellschaft bezeichneten Apotheken zu wenden. Freie Arznei steht den mit nicht mehr als 2 100 Frcs. besoldeten Beamten zu.

Erkrankte Beamte erhalten für eine gewisse Zeit je nach den Umständen das volle Gehalt oder einen Theil oder entsprechende Unterstützungen.

Die Ausgaben für Arzthonorar und Arzneien beliefen sich im Jahre 1897 auf 401 828 Frcs.

### Südbahn.

Die Kosten der Krankenpflege trägt zum grösseren Theile die Gesellschaft selbst; im übrigen tritt eine Hilfskasse in Wirksamkeit.

Diese Hilfskasse empfängt 2 % sämmtlicher Gehälter und Löhne seitens der Angestellten und 1,5 % der Gehälter und Löhne seitens der Gesellschaft. Sie gewährt den Arbeitern und Beamten sowie deren Familien freie ärztliche Behandlung und unentgeltliche Arzneimittel; sie zahlt den Arbeitern und Beamten im Krankheitsfalle die Hälfte ihres Einkommens und gewährt Wöchnerinnen Unterstützungen. Den im Dienste verunglückten oder erkrankten Beamten und Arbeitern lässt die Gesellschaft das volle Gehalt oder den vollen Lohn für die ganze Dauer der Krankheit zukommen.

Im Jahre 1897 hatte die Kasse 15 649 Mitglieder.

### Lyonbahn.

Freie ärztliche Behandlung usw. steht denjenigen Beamten zu, deren Gehalt 3 000 Frcs. nicht überschreitet. Die Kosten hierfür betrugen im Jahre 1897 557 000 Frcs.

Erkrankten Beamten wird entweder das halbe oder auch das volle Gehalt gewährt. Besondere Unterstützungen erhalten bei Krankheiten die Beamten mit zahlreicher Familie.

### Nordbahn.

Die Krankenbehandlung wird von 215 Aerzten unter der Leitung eines Oberarztes ausgeübt und ist unentgeltlich. Freie Arznei erhalten die bedürftigen Beamten. Bei Unfällen erhält der Verletzte sein volles Einkommen bis zu seiner Wiederherstellung. Im Krankheitsfalle wird dem Beamten das Gehalt zwei Monate hindurch gezahlt, über diese Zeit hinaus werden ihm Unterstützungen in der Höhe seines vollen oder halben Gehaltes bewilligt.

Für vorstehende Zwecke verausgabte die Gesellschaft 775 773 Frcs. im Jahre 1897.

### Staatsbahnen.

Die Beamten haben Anspruch auf freie ärztliche Behandlung; freie Arznei wird jedoch nur den Beamten mit nicht mehr als 3 000 Frcs. Gehalt zugebilligt.

Beamte und Arbeiter, welche sich mindestens 15 Jahre im Dienste befinden, erhalten im Krankheitsfalle bestimmungsmässig das volle Einkommen für einen Monat. Darüber hinaus wird das volle oder auch das halbe Einkommen weiter gewährt je nach der besonderen Lage des Falles.

(Schluss folgt.)

# Nochmals Stückgutbeförderung und Lieferfristen.

Wir geben zu dieser mehrfach, zuletzt in den Nummern 41, 42 und 50 d. Ztg. erörterten Frage Herrn —m— noch einmal das nunmehr letzte Wort. Er ist weder durch Herrn Muschweck noch durch Herrn Weill bekehrt und erklärt zunächst ersterem gegenüber:

„An der Thatsache ist jedenfalls nichts zu ändern, dass Herr Muschweck abgekürzte Lieferfristen vorschlägt in der Annahme, die Güter würden schon so wie so schneller befördert, als in den durch die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vorgeschriebenen Grenzen.

Meine gegentheilige Behauptung, dass wir leider, was Schnelligkeit anbelangt, besonders in der Stückgutbeförderung zurückgeblieben seien, habe ich bewiesen. Damit fällt eigentlich der ganze ausführliche Vorschlag, welchen Herr Muschweck auf einer irrthümlichen Annahme aufbaut, zusammen.

Ich bin ihm aber darin zu Hilfe gekommen, dass ich in den ‚Fahrplanbetrachtungen‘ und in ‚Zum Kapitel der Lieferfristen‘ einen Weg gezeigt habe, die jetzt üblichen Verzögerungen künftig zu vermeiden.

Herr Weill stimmt abweichend von Herrn Muschweck mit mir darin überein, dass er die zu langsame Beförderung anerkennt, diese aber merkwürdigerweise nicht etwa beseitigen, sondern durch Verlängerung der Lieferfristen gutheissen will.

Die Annahme des Vorschlages des Herrn Muschweck würde lediglich zur Folge haben, dass bei Beibehaltung der jetzigen Beförderungsweise der Güter die Ueberschreitung der Lieferfristen nur noch um ebenso viel grösser sein würde, als dieselben gekürzt wurden, während der Vorschlag des Herrn Weill offenbar einen Rückschritt bedeutet.

Da Herr Muschweck die Einrichtungen der bayerischen Staatsbahn rühmend hervorhebt, so wird diese Verwaltung vielleicht für ihren inneren Verkehr die Lieferfristen schon herabgesetzt haben, wie es z. B. bei der Reichseisenbahn in Elsass-Lothringen nach deren Binnengütertarif schon seit vielen Jahren der Fall ist.

Es handelt sich aber, wie ich nochmals hervorhebe, nicht um den Binnen-, sondern um den direkten Verkehr, um weite Entfernungen.

Das Uebel sitzt nach meiner Erfahrung in den fortwährend wechselnden Leitungsvorschriften, in dem zu langsamen Umladen der Güter und dem Zeitverlust beim Umrangiren der Wagen auf den Zugwechselstationen.

So lange in dieser Hinsicht kein Wandel geschaffen wird ist jede Verkürzung der Lieferfristen verfrüht.

Bei näherem Eingehen auf die Sache wird zweifellos die Richtigkeit meiner Behauptung und die Schlussfolgerung sich ergeben, dass die zulässigen Zeiten für das Umladen der Güter und Umrangiren der Wagen im voraus den Dienststellen vorgeschrieben sein müssen. Bei der Ermittelung der Transportdauer ist dann das ‚Soll‘ und ‚Ist‘ scharf hervorzuheben und der ‚Unterschied‘ einer entsprechenden Würdigung zu unterziehen.

Dass sich dabei von selbst verschiedene Lieferfristen für Stückgut und Wagenladungen ergeben werden, ist nicht zu verkennen; aber ich habe nicht verlangt, dieselben im voraus getrennt festzusetzen; alles, was Herr Muschweck in dieser Hinsicht über Weitläufigkeiten und über ein Kursbuch für Güterbeförderung sagt, beruht auf seiner eigenen freien Annahme.

Ich wundere mich nur über die Aufzählung aller möglichen etwa eintretenden Schwierigkeiten, während unmittelbar darauf die Bemerkung folgt, dass es in England auch keine festen Lieferfristen gäbe.

In einem Punkte will ich ein Unrecht zugeben: ich habe nämlich übersehen, dass Herr Muschweck Bruchtheile von Tagen bei den von ihm vorgeschlagenen Lieferfristen nur auf den Tag der Ablieferung des Gutes anwenden will — (was übrigens auch keineswegs so einfach ist, wie Herr Muschweck sich vorzustellen scheint). Sein Vorschlag wird dadurch auch nicht besser. Ich habe behauptet, dass Schnellzug-Eilgut, welches Abends 6 Uhr in Köln nach Berlin aufgeliefert wird, innerhalb 18 Stunden abgeliefert sein müsse, während Herr Muschweck 36 Stunden bewillige; nun ergibt sich aber, dass derselbe nach seiner Erwiderung nicht blos 36 Stunden, sondern 42 Stunden, sogar 53 Stunden zulässt; denn es bleibt sich für ihn ganz gleich, ob das Gut Früh um 7 oder Abends um 6 Uhr zur Auflieferung kommt.

Ich darf bezweifeln, dass sich der Handelsstand in eine solche Berechnung gutwillig fügen wird.“

Auch Herr Generaldirektionssekretär Muschweck hat zum Kapitel der Lieferfristen noch einmal das Wort genommen und bemerkt:

„Das Schlusswort des Herrn Inspektors Weill in Nr. 50 d. Ztg. nöthigt mich zu folgender kurzen Erklärung:

1. Bei den ungarischen Staatsbahnen bestehen nicht, wie Herr Weill wiederholt behauptet, in 57, sondern nur in 50 Relationen Lieferfristzuschläge; die Lieferfristzuschläge für den Uebergang in Bosna-Brod, Budapest-Kelenföld, Gilvacs, Gombos-Bogojeva, Gyulafehérvár, Zimony und auf die Lokalbahnen sind, weil sowohl für den inländischen wie auch für den internationalen Verkehr gültig, zweimal (unter A 4, 6, 10, 11, 14, 42 und 48 und unter B 1—7) aufgeführt.

2. Die Berichtigung der Tabelle B in Nr. 26 S. 427 d. Ztg. ist gleichfalls mit Recht erfolgt. Ich habe angenommen, dass es sich um ein Schreibversehen handelte, da ich es für unwahrscheinlich hielt, dass sich ein Druckfehler 11 Mal wiederhole.

3. Einen besonderen Werth habe ich den beiden Berichtigungen, wie schon aus der Fassung meiner Erwiderung hervorgeht, nicht beigelegt.

4. Ob die Thatsache, dass für das 29 000 km (mehr als ein Drittel des Vereinsgebietes) umfassende Netz der preussisch-hessischen Finanzgemeinschaft zwei Lieferfristzuschläge und acht Lieferfristabschläge bestehen, zu Gunsten einer Verlängerung oder einer Verkürzung der Lieferfristen spricht, will ich der Beurtheilung des Lesers überlassen.

5. Die Behauptung, dass der Expressgutverkehr in Oesterreich weder eingebürgert noch allgemein eingeführt sei, kann ich als Beweis dafür, dass sich der Schnellzuggutverkehr in Oesterreich nicht so wie in Deutschland entwickelt habe, nicht gelten lassen. Ich glaube vielmehr aus dem Umstande, dass Bestimmungen für den Expressgutverkehr und den Schnellzuggutverkehr getroffen worden sind, den Schluss ziehen zu dürfen, dass sich auch in Oesterreich das Bedürfniss für die Einrichtung beider Verkehre gezeigt hat.

6. Als eine Vereinfachung der Lieferfristbestimmungen habe auch ich die Aufstellung besonderer Lieferfristen für Schnellzuggut nicht angesehen, wohl aber als eine begrüssenswerthe Wohlthat für das Publikum und als eine nicht zu verachtende neue Verkehrsquelle für die Eisenbahnen.“

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Zur Frage der Eisenbahngemeinschaft** schreibt der „Schwäb. Merkur“:

„Die von staatsmännischem Geist getragene Rede des Erbprinzen von Hohenlohe-Langenburg in der württembergischen Kammer der Standesherren erinnert an die Eisenbahngedanken eines anderen Hohenlohe. Als es sich in den Jahren 1867/70 darum handelte, ein innigeres Verhältniss zwischen dem norddeutschen Bunde und den Südstaaten anzubahnen, war es der damalige bayerische Ministerpräsident, unser heutiger Reichskanzler Fürst Hohenlohe, der die Bildung eines deutschen Eisenbahnvereins nach dem Muster des Zollvereins vorschlug und Entwürfe ausarbeitete, auf deren Grundlage ein solcher Verein sich bilden liesse. Diese Entwürfe wurden später, wenn wir nicht irren, in den ‚Annalen des Deutschen Reiches‘ veröffentlicht. Das Jahr 1870 hat die weitere Verfolgung dieser Pläne in den Hintergrund treten lassen. Fürst Bismarck suchte auf anderen Wegen zur Eisenbahneinheit zu gelangen. Bekanntlich haben die Einzelstaaten sowohl dem Reichseisenbahngesetz als auch dem Erwerb der Bahnen für das Reich nachdrücklichsten Widerstand geleistet. Nun ist Preussen selbständig vorgegangen und hat einen Weg gezeigt, wie man zur wirthschaftlichen und finanziellen Einheit im Eisenbahnwesen gelangen kann, ohne von den politischen Hoheitsrechten wesentliches aufzugeben. Jetzt zieht sich Württemberg wieder auf den einst verworfenen Reichsgedanken zurück. Vielleicht erlebt es der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe doch noch, dass das, was er vor 30 Jahren geplant und was sein junger Vetter jetzt so warm befürwortet hat, sich verwirklicht.“

— **Ausnahmetarif für Eilstückgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern.** Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft hatten bereits im Jahre 1895 an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten die Bitte gerichtet, es möge, ähnlich dem Ausnahmetarif für Frachtstuckgut zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern, auch ein solcher Ausnahmetarif für Eilgut erstellt werden. Der Minister hatte zunächst die Bescheidung des Antrages behufs Anstellung weiterer Erhebungen vertagt. Nunmehr hat die Eisenbahndirektion zu Berlin die Aeltesten befragt, in wie weit ein Bedürfniss nach solchen Ausfuhrausnahmesätzen für Eilstückgut bestehe. Die Aeltesten beschlossen, die Ausführungen jenes früheren Antrages im wesentlichen zu wiederholen, wonach ein solcher Tarif ganz besonders wünschenswerth ist, um die Absendung und Abnahme von eiligen Ausfuhrgütern an Sonn- und Feiertagen zu ermöglichen, während die jetzt geltenden vollen Sätze eine Benutzung dieses Eilgutvorrechtes nur in besonders dringenden Fällen zulassen. Dadurch, dass die Weitergabe der Güter an Sonn- und Feiertagen eine Unterbrechung erleidet, wird häufig der Anschluss an die Seedampfer versäumt. Besonders fühlbar ist dies bei jenen zahlreichen Waaren, die erst am Sonnabend Nachmittag von Heimarbeitern oder Zwischenmeistern an die Hauptgeschäfte abgeliefert werden. Die fragliche Ermässigung würde für Berlin namentlich im Verkehr mit Bremen von Bedeutung sein, wohin Frachtgüter jetzt in der Regel 2—3 Tage laufen; nach Hamburg gelangt jetzt auch gewöhnliches Frachtgut schon in ziemlich kurzer Frist.

— **Tarifirung von Mehl und Mühlenfabrikaten.** Die Handels- und Gewerbekammer zu Chemnitz, in deren Bezirk ausschliesslich die Mittel- und Kleinmüllerei vertreten und deren Lage im allgemeinen keine befriedigende, vielfach sogar eine nothleidende ist, hat sich in ihrer am 11. d. Mts. abgehaltenen Sitzung auf eine diesbezügliche Umfrage der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen dahin ausgesprochen, 1. dass es zweifelhaft erscheint, ob durch eine Erhöhung der Frachten für Mehl und Mühlenfabrikate durch Versetzung in die allgemeine Wagenladungsklasse eine Besserung der Lage der Mühlenindustrie im allgemeinen und insbesondere der kleinen und mittleren Betriebe zu erwarten sei; 2. dass, sofern eine Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate zur Durchführung gelangen sollte, voraussichtlich auch eine mässige, vielleicht 1 ₰ für 6 Pfund betragende Erhöhung des Brotpreises stattfinden würde; 3. dass die Kammer bei dem Widerstreit der Meinungen die Erhöhung der Mehltarife nicht empfehlen könne, weil in ihr eine Maassregel erblickt werden müsse, die eine wirksame Hilfe nach der erwarteten Richtung hin nicht bringen, wohl aber andererseits Schädigungen selbst für einen Theil der mittleren Betriebe hervorrufen könne, abgesehen von sonstigen Erwägungen sozialer Art, dass sie aber, um der binnenländischen Mittel- und Kleinmüllerei in ihrer offenkundig ungünstigen Lage Unterstützung angedeihen zu lassen, einen Ausgleich durch Ermässigung der Getreidefrachten vorschlagen würde.

Auch in der Sitzung der Handels- und Gewerbekammer für Oberfranken am 12. d. Mts. kam die Umfrage der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, betr. Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse, zur Berathung. In diesem Kammerbezirk befindet sich ebenfalls keine Grossmühle, nur eine mittlere Mühle und ausserdem nur kleine Mühlen, deren wirthschaftliche Lage eine missliche und ungünstige ist. Der Referent kam zu dem Schlusse, dass thatsächlich die mittleren und kleineren Mühlen infolge des erdrückenden Wettbewerbes der Grossmühlen sich in einer argen Nothlage befinden, dass, um eine Besserung herbeizuführen, in erster Linie eine Ermässigung der Getreidefracht anzustreben sei und erst, wenn diese durchaus nicht zu erringen, auf eine mässige Erhöhung der Mehlfracht hinzuwirken sei. Ueber den letzteren Punkt entspann sich eine sehr lebhafte Debatte; die meisten Redner sprachen sich entschieden dahin aus, dass eine Handelskammer als Vertreterin der Interessen von Handel, Industrie und Gewerbe prinzipiell gegen jede Frachterhöhung, namentlich aber der der Volksnahrungsmittel stimmen müsse. Nach eingehender Berathung fasste daher die Kammer folgende Beschlüsse: 1. Von der Erhöhung der Frachten der Mühlenfabrikate verspricht sich die Kammer keine wesentliche Besserung der Lage der heimischen Mühlenindustrie; 2. die Erhöhung der Frachten für Mühlenfabrikate würde eine Steigerung des Marktpreises für Mehl und Brot kaum zur Folge haben. Sollte aber doch eine Steigerung eintreten, so würde sich dieselbe in sehr engen Grenzen (12—24 ₰ für den Centner) bewegen; 3. demnach kann die Kammer zu dem Antrag auf Versetzung der Mühlenfabrikate von Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse keine zustimmende Stellung einnehmen.

Auch die Handelskammer zu Düsseldorf, in deren Bezirk die Mittelmühlen vorherrschen, während die Kleinmüllerei zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken ist, hat sich am 1. d. Mts. mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Sie steht im allgemeinen auf dem Standpunkte, dass eine Erhöhung von Frachten auf den Verkehrswegen stets einen Rückschritt bedeute, und hat früher den anderen Weg empfohlen, eine ähnliche Wirkung zu erreichen, als die hier geplante, indem die Getreidefrachten herabgesetzt werden, da sie es für widersinnig hält, das Rohprodukt theurer zu verfrachten, als Fabrikate, ein Missverhältniss, das bei Getreide- und Mühlenfabrikaten noch durch die neuerdings erfolgte Ausnahmetarifirung von Kleie verschärft worden sei, zumal die Annahme der nunmehr gemachten Vorschläge auch die Tarifstellung von Kleie wieder aufheben müsste. Bei der Wichtigkeit der Frage beschloss die Kammer, noch gründlichere Untersuchungen anzustellen und dann erst einen Beschluss herbeizuführen.

— **Wagenmangel in Oberschlesien.** Aus Oberschlesien kommen seit einigen Tagen lebhafte Klagen über beginnenden Wagenmangel. Nach den im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Zahlen sind allerdings vom 13. bis 15. d. Mts. in Oberschlesien von 18 739 angeforderten Wagen 2 462 also 13 % nicht rechtzeitig gestellt worden, während an denselben Tagen im Ruhrrevier der ganze Wagenbedarf rechtzeitig gedeckt wurde. Hiernach wird anzunehmen sein, dass es sich um einen vorübergehenden Mangel in Oberschlesien handelt, der durch Heranziehung von Wagen aus anderen Bezirken beseitigt werden kann.

— **Unfall des D-Zuges 32 auf der Strecke Berlin-Magdeburg am 8. Juli d. J.** Von der königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg geht uns folgende sachliche Darstellung des in den Zeitungen mehrfach erwähnten Unfalles zu: Am 8. Juli d. J. Nachmittags gegen 3 Uhr entgleiste in der Nähe der Bude 113 (km 134,89 der Strecke Berlin-Magdeburg) die Vorspannmaschine des D-Zuges 32 mit der Laufachse auf gerader Strecke. Der Zug fuhr noch etwa 700 m und wurde dann zum Halten gebracht. Nach dem die am meisten beschädigten Stellen des stark verworfenen Gleises nothdürftig ausgebessert waren, wurde der Zug von der eigentlichen Zugmaschine, welche im Gleise geblieben war, langsam nach Biederitz zurückgeschoben und traf dann mit einer Verspätung von 2½ Stunde auf unrichtigem Gleise in Magdeburg H. B. ein. Personen wurden bei dem Unfalle nicht verletzt. Der Betrieb wurde bis Abends 6½ Uhr eingleisig, von da ab nach Herstellung des Gleises wieder zweigleisig durchgeführt. — Die eigentliche Ursache des Unfalles hat sich bis jetzt nicht ermitteln lassen. — Die Zugmaschine war eine neuere vierachsige Zweikuppler-Schnellzuglokomotive, die Vorspannmaschine eine Schnellzuglokomotive älterer Bauart, welche auf die grösste zulässige Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde konzessionirt ist. Letztere besitzt eine Laufachse und zwei Kuppelachsen, deren Räder denselben Durchmesser haben wie die Räder der neuesten Type der Schnellzugmaschinen. Den-

noch wird vermuthet, dass die Vorspannmaschine von der wesentlich schwereren Zugmaschine während der Fahrt Stösse erhalten hat, die die erstere mit der Laufachse aus dem Gleise gehoben haben und dass hierin bei der sehr grossen Geschwindigkeit des Zuges die Ursache des Unfalles zu suchen ist.

— Der erste **Gefangenentransportwagen** ist am 15. d. Mts. zum ersten Male in Betrieb gestellt worden und zwar auf der Strecke Beuthen-Thorn. Diese auf ministerielle Verfügung geschaffenen Wagen (vergl. Nr. 51 S. 893 d. Ztg.) haben einen Längsmittelgang, von welchem aus nach jeder Seite hin sechs kleinere mit einer Bank und einem vergitterten Fenster versehene Zellen liegen, so dass also jeder Wagen zur Aufnahme von 12 Gefangenen eingerichtet ist. Ferner haben sie auf der einen Seite eine Klosetanlage und auf der anderen den Transportführerraum, der mit den einzelnen Zellen auf elektrischem Wege verbunden ist.

— **Bahnprojekt Bramstedt-Oldesloe.** Dem Komitee für die Weiterführung der Bahn von Bramstedt nach Oldesloe ist die Nachricht vom Oberpräsidenten der Provinz Schleswig-Holstein zugegangen, dass die geplante Bahn im Zusammenhange mit der bereits bestehenden Kleinbahn Elmshorn-Bramstedt für den Durchgangsverkehr von solcher Bedeutung sein würde, dass sie als Kleinbahn nach dem Gesetz vom 28. Juli 1892 nicht genehmigt werden könne, sondern den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 unterworfen werden müsse. Sollte aber für eine solche Eisenbahn ein allgemeines Bedürfniss vorliegen, so würde Bau und Betrieb nicht der Privatindustrie zu überlassen, sondern dem Staate vorzubehalten sein.

— Am 15. d. Mts. ist die für den Güterverkehr als eingleisige Hauptbahn ausgebaute, 1,15 km lange **Verbindungsstrecke Dorstfeld-Dortmunderfeld** (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) eröffnet worden.

— Die **Trusenthalbahn** im Thüringer Wald wurde feierlich eingeweiht. Die Betriebseröffnung erfolgte am 17. Mts.

— Wie den „B. N. N." aus Dresden gemeldet wird, ist auch für die kommende Etatsperiode, wie seit Jahren, der **Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes** durch Anlage neuer Linien in Aussicht genommen. Es werden zu diesem Zweck in den Etat, der dem im November zusammentretenden Landtag vorgelegt werden wird, 82 000 000 ℳ eingestellt.

— **Ausgabe von Ergänzungsscheinen zu zusammenstellbaren Fahrscheinheften im sächsischen Bahnbereiche.** Für den Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte werden — wie dies bereits seit Jahren von den preussischen Staatseisenbahnen geschieht — nunmehr auch im sächsischen Bahnbereiche Ergänzungsscheine zu ermässigten Preisen ausgefertigt und in das Heft aufgenommen. Für solche Scheine wird die Entfernung nach dem Tarife Theil 2 für den sächsischen Binnenpersonenverkehr ermittelt. Die in dem Fahrscheinverzeichnisse enthaltenen Beförderungsbedingungen gelten auch für die Ergänzungsscheine. Namentlich muss der Bedingung genügt werden, dass die Strecken der einzelnen Scheine unmittelbar aufeinander folgen.

Ergänzungsscheine dürfen immer nur auf einen Bahnweg lauten; sind solche Scheine für Umwege inmitten der Reise bestellt, so ist bis und von den wichtigeren Wendepunkten je ein Schein auszufertigen. Wenn jedoch die Reise von einer Station aus in der einen Richtung begonnen und in der anderen Richtung beendet wird und in diesem Falle ein im Fahrscheinverzeichnisse genannter Schein verwendet werden kann, dürfen Ergänzungsscheine nicht ausgegeben werden.

— **Neugestaltung der Tarife der sächsischen Schmalspurbahnen.** In der Sitzung der Handels- und Gewerbekammer zu Chemnitz am 11. d. Mts. erstattete der Präsident über die Sitzung des sächsischen Eisenbahnrathes vom 6. d. Mts. Bericht. Dabei kam er auch auf den wichtigsten Punkt der Verhandlungen des Eisenbahnrathes, die Neugestaltung der Tarife für Schmalspurbahnen, zu sprechen. Er führte aus, dass die Kosten der Güterbeförderung auf diesen Schmalspurbahnen lebhaft beklagt worden seien und dass es sich wohl empfehle, die Frachten wesentlich zu ermässigen. Man habe allerdings darauf hingewiesen, dass auf den sächsischen Schmalspurbahnen, soweit es sich um den Uebergangsverkehr nach den Vollbahnen handle, welcher 80 % des Gesammtverkehres betrage, immer noch billiger gefahren werde, als auf den aussersächsischen. Die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen habe, um die Ungerechtigkeit der Tarife den Vollspurbahnen gegenüber wenigstens zu einem Theile abzuschwächen, gewisse Zugeständnisse insofern gemacht, als sie ausser anderen Erleichterungen auch bei der Beförderung von Wagenladungsgütern für die Benutzung von zwei Wagen auch nur den 5 000 Kilogrammsatz in Anwendung bringen will. Schliesslich sei der Antrag, unter dem Ausdruck des Dankes für das erwähnte Zugeständniss die Generaldirektion zu bitten, zur Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Frachtsätzen der Schmalspurbahnen möglichst noch weitere Erleichterungen eintreten zu lassen, vom Eisenbahnrath angenommen worden.

— **Hohenzollernsche Kleinbahngesellschaft in Sigmaringen.** Unter Betheiligung der westdeutschen Eisenbahngesellschaft in Köln wurde, nach der „Köln. Ztg.", am 5. d. Mts. mit 3 240 000 ℳ Grundkapital die vorgenannte Gesellschaft errichtet. Den Vorstand bilden Landesbaurath Leibbrand und Hofkammerrath Strehle, beide zu Sigmaringen.

— **Mittheilungen der Handelskammer zu Frankfurt a/M. über das Verkehrswesen im Jahre 1898.** Der Jahresbericht dieser Kammer kommt am Schluss seiner wirthschaftlichen Uebersicht über das Jahr 1898 auf die Entwickelung des Verkehrswesens zu sprechen und führt aus: Die Thätigkeit der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnverwaltung, ist eine durchaus anerkennenswerthe gewesen, wenn auch der mitunter etwas übertriebene fiskalische Gesichtspunkt zu viel Zurückhaltung in so manchen Fragen zur Folge hatte. Gleichwohl hatten wir die Empfindung, dass es in dieser Hinsicht besser wird, und dass die Eisenbahnverwaltung mehr und mehr zu der Ueberzeugung gelangt, dass mit den vorhandenen Verkehrswegen und Betriebseinrichtungen der in kaum geahntem Maasse steigende Verkehr bald nicht mehr zu bewältigen sein wird. Diese Auffassung muss, wenn sie sich einmal Bahn gebrochen hat, naturgemäss dazu führen, dass einerseits allen begründeten Anträgen auf Verkehrsverbesserungen viel grösseres Entgegenkommen bewiesen, ferner, dass die Binnenschifffahrt nicht mehr als ein zu bekämpfender Konkurrent, sondern als ein willkommener Bundesgenosse zur Bewältigung der riesenhaften Transporte angesehen werden wird. Was die Schifffahrt betrifft, so ist es uns leider nicht gelungen, den Mainverkehr vor der unseres Erachtens unberechtigten und volkswirthschaftlich unrichtigen Erhebung von Abgaben zu schützen; wiewohl die Staatsregierung durch den Verlauf unserer Verhandlungen die Ueberzeugung von der Unzweckmässigkeit und Schädlichkeit der Abgaben erhalten haben musste und demgemäss den Abgabentarif erheblich ermässigt, auch in der Regelung der Art der Erhebung u. dergl. thunlichstes Entgegenkommen bewiesen hat, war es ihr anscheinend doch nicht möglich, auf die Abgaben ganz zu verzichten. Ist es nun auch nicht gelungen, den Main vor der Abgabeneinführung zu retten, so hoffen wir doch, dass die vorerwähnte, immer mehr sich verbreitende Auffassung von der Unentbehrlichkeit einer bedeutenden Binnenschifffahrt zur Bewältigung des gesammten Güterverkehres mindestens weiteren wasserstrassenfeindlichen Bestrebungen ein Ziel setzen wird. Zwei Dinge sind es, deren Deutschlands Handel und Industrie zu ihrer Förderung unbedingt bedürfen: die Erhaltung und noch weitere Verbesserung unserer handelspolitischen Beziehungen zum Auslande und möglichster Ausbau und Pflege unseres Verkehrswesens im Innern. So erfreulich der mächtige Aufschwung ist, den unser Reich in wirthschaftlicher Hinsicht seit einer Reihe von Jahren genommen hat, so dürfen wir uns nicht verhehlen, dass dieses gewaltige Wachsthum es nicht leicht macht, für eine dauernde Erhaltung und weitere Vermehrung des Errungenen Sorge zu tragen. Sicherung genügend grosser Absatzgebiete im Auslande — da der inländische Markt längst für die meisten Industrien viel zu klein geworden ist — und möglichste Erleichterung der Produktionsbedingungen durch Verbilligung der Gütertransporte und Verbesserung des Verkehres im Inlande, das sind die bedeutsamsten Mittel für Erhaltung und Vermehrung des Gewonnenen. Gelingt es, auf diesen beiden Gebieten möglichst vieles zu erringen und zu schaffen, und wird das Geschaffene auch nicht durch eine hemmende innere Gesetzgebung beeinträchtigt, dann dürfen wir ohne Sorge in die Zukunft blicken, und die schöne Blüthe von Handel und Verkehr unseres stolzen Reiches wird noch lange Zeit andauern und hoffentlich sich immer weiter entfalten!

— **Abänderung des § 316 des deutschen Strafgesetzbuches (Eisenbahntransportgefährdung).** Seitdem städtische Strassenbahnen immer mehr mit Dampf oder Elektrizität betrieben werden, hat sich eine entscheidende Bestimmung des Strafgesetzbuches in der bisherigen Form als unhaltbar herausgestellt, nämlich § 316, wonach mit Gefängniss bestraft wird, wer fahrlässig Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder son-

stiges Zubehör derselben beschädigt oder auf andere Weise auf dem Fahrwege dem Transport auf einer Eisenbahn Hindernisse bereitet, die ihn in Gefahr bringen. Da elektrisch und mit Dampf betriebene Strassenbahnen als Eisenbahntransporte gelten, so musste auch in solchen Fällen, die vorwiegend durch die Verdichtung des grossstädtischen Verkehres herbeigeführt und dadurch entschuldbar waren, auf Gefängnissstrafe erkannt werden. Infolgedessen sind wiederholt aus grossen Städten an die gesetzgebenden Körperschaften Petitionen gelangt, Abhilfe zu schaffen, sei es durch Abänderung dieser strafgesetzlichen Bestimmung, sei es durch Erlass eines allgemeinen Reichsgesetzes über Anlage und Betrieb von Strassenbahnen. Aus diesem Anlass sind auch im Reichstage zwei bisher noch nicht zur Berathung gelangte Initiativanträge eingebracht, der eine von den Sozialdemokraten, der andere von sämmtlichen bürgerlichen Parteien, und dieser letztere geht dahin, § 316 so zu erweitern, dass auch auf Geldstrafe bis zu 900 *M.* erkannt werden kann. Diesen Anträgen gegenüber nimmt der Bundesrath im Prinzip die Stellung ein, dass diese Frage, wie manche andere, bei der bevorstehenden Revision des Strafgesetzbuches am besten zu prüfen sei. Immerhin steht fest, dass gegen die in dem letzterwähnten Antrag vorgeschlagene Abänderung des Strafgesetzbuches weder von der Reichsjustizverwaltung, noch von der preussischen Regierung „Bedenken erhoben werden.“ Eine baldige Aenderung der strafgesetzlichen Bestimmung wäre auch im Interesse der Eisenbahnen sehr erwünscht. Jeder, der in der Praxis des Eisenbahnwesens steht, weiss, wie hart es oft ist, einen Beamten vor den Strafrichter zu bringen, der durch eine vielfach in bester Absicht geübte vorschriftswidrige Handlungsweise, die vielleicht an sich kaum eine Rüge verdient, bei der Natur des Eisenbahnbetriebes aber irgend eine Transportgefährdung veranlasste, den angeführten § 316 verletzt hat. Die bedrohten Beamten fürchten nicht so sehr das strafgerichtliche Verfahren selbst als die unerbittlich zu verhängende Gefängnissstrafe, welche in der Meinung des Volkes etwas Entehrendes hat. Kann nun in besonders harten Fällen die Begnadigung wohl mildernd eintreten, so ist doch nicht zu verkennen, dass die Unmöglichkeit für den Richter, auch in den leichtesten Fällen einer Transportgefährdung eine Geldstrafe zu verhängen, mit dem öffentlichen Rechtsbewusstsein nicht mehr in Einklang steht.

— **Kennzeichnung der zur Beförderung von Fahrrädern benutzbaren Schnellzüge im Reichskursbuch.** Den besonderen Bedürfnissen des von Tag zu Tag steigenden Radfahrverkehres wird künftig auch das Reichskursbuch insofern Rechnung tragen, als von der August- (6.) Ausgabe dieses in einer Auflage von jährlich fast 100 000 Exemplaren erscheinenden Fahrplanbuches ab diejenigen Schnellzüge gekennzeichnet werden sollen, in welchen die Beförderung unverpackter, einsitziger Fahrräder im Gepäckwagen des Zuges zugelassen ist. Diese Neuerung umfasst zunächst nur die Linien der preussischen Staatsbahnen und der unter preussischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen. In den Aushangfahrplänen der Mehrzahl dieser Bahnen sind die zur Fahrradbeförderung benutzbaren Schnellzüge bereits jetzt durch ein kleines Rad gekennzeichnet. Für das Reichskursbuch werden zu diesem Zweck zwei neue Zeichen eingeführt: ein Rad und ein halbes Rad, je nachdem der Schnellzug zur Beförderung der Fahrräder ohne Einschränkung freigegeben ist oder für die Benutzung gewisse, aus den Aushangfahrplänen zu ersehende oder bei den Fahrradeinlieferungsstellen zu erfragende Einschränkungen bestehen. Diese Zeichen werden auch in die Leithefte übergehen, für deren Fahrplanbilder der Satz des Reichskursbuches benutzt wird.

Die Einschränkungen, welche für die durch ein halbes Rad gekennzeichneten Schnellzüge bestehen, im Fahrplanbilde selbst oder in besonderen Anmerkungen im einzelnen mitzutheilen, ist bei der ausserordentlichen Verschiedenheit der in Betracht kommenden Bestimmungen nicht angängig gewesen. Beispielsweise findet in Berlin die Annahme und Auslieferung von Rädern bei den Zügen über die Ferngleise der Stadtbahn nur auf dem Schlesischen Bahnhof statt. Im Vorortverkehr von Berlin und Hamburg ist die Beförderung ganz ausgeschlossen. Im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau sind die Schnellzüge im Nahverkehr soweit freigegeben, als im Packwagen Platz vorhanden ist und durch die Annahme der Räder die fahrplanmässige Abfahrtzeit nicht überschritten wird. Auf einzelnen Strecken werden an Sonn- und Feiertagen Fahrräder nicht befördert, für andere ist der Ausschluss einzelner Schnellzüge bei besonderen Gelegenheiten, wie bei Ferienanfang, vorbehalten. Vielfach sind bei demselben Zuge Fahrräder nur für bestimmte Stationen, Strecken oder Eisenbahndirektionsbezirke zugelassen. Die gewöhnlichen Personenzüge dürfen indessen zur Beförderung der Räder im allgemeinen ohne Einschränkung benutzt werden.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht unerwähnt lassen, dass Anfang Juli in zwei Schnellzüge der Strecke Berlin-Breslau versuchsweise besondere Fahrradtransportwagen eingestellt worden sind. („D. V.-Ztg.“).

— Der erst im Oktober v. J. ins Leben gerufene **Staatseisenbahnverein für Elberfeld und Umgegend,** welchem gegenwärtig bereits etwa 1 500 Mitglieder — und zwar etwa zur Hälfte Beamte und zur Hälfte Arbeiter — angehören, feierte am 8. d. Mts. in der „Flora“ zu Köln sein erstes Sommerfest. Die Theilnehmerzahl war eine ungewöhnlich grosse — einschliesslich der Familienmitglieder betheiligten sich an der Fahrt über 3 000 Personen — darunter viele höhere Beamte mit ihren Angehörigen sowie Freunde des Vereins.

Die Vorbereitungen für das Fest waren auf das zweckmässigste getroffen, so dass das Fest in allen Einzelheiten völlig programmmässig verlief. Sogar der Hauptfaktor für den stimmungsvollen Verlauf eines rechten Sommerfestes — schönes Wetter mit lachendem Sonnenschein — hatte sich noch zur rechten Zeit eingestellt. Nicht weniger als drei Sonderzüge — gebildet aus je 20 Wagen und je zwei Lokomotiven, denen die rührigen Werkstättenarbeiter zur Feier des Tages Festschmuck in Form von Guirlanden, umkränzten Kaiserbildern, Fähnchen in deutschen Farben usw. angelegt hatten — entführten die Festtheilnehmer ihrem Heimathsorte und eine Stunde später langten diese in Mülheim a/Rhein an. Von hier ging es durch die Stadt zur Anlegestelle der Dampfschiffe, wo die Mülheimer Dampfschifffahrtsgesellschaft drei ihrer grössten Dampfer für die Ueberfahrt nach der „Flora“ bereit gestellt hatte. Die Verwaltung der „Flora“ hatte es sich nicht nehmen lassen, zur Ermöglichung der festlichen Veranstaltung durch Preisnachlässe usw. gleichfalls das ihrige beizutragen. Während man Kaffee einnahm und auch später konzertirte die Kapelle des rheinischen Infanterieregiments Nr. 65, die „Hauskapelle“ der „Flora“. Sodann wurden die Sehenswürdigkeiten der prachtvollen Anlage einer Besichtigung unterzogen, während die Jugend sich den geräumigen Spielplatz als Tummelfeld auserkoren hatte. Sehr viele Festtheilnehmer machten auch einen Abstecher nach dem nahegelegenen Zoologischen Garten. Gegen 6 Uhr trug die Gesangsabtheilung des Vereins ein Lied vor, dem noch andere Gesänge, so auch das beim Gesangswettstreite in Cassel gesungene Preislied, folgten. Nunmehr bestieg der Vorsitzende des Staatseisenbahnvereins, Regierungsrath Wache, das Orchesterpodium, um in knapper, aber gedankenreicher Rede den Zweck des Vereins und des von diesem veranstalteten diesjährigen Sommerfestes darzulegen. Die von dem Hauche echter Vaterlandsliebe durchwehten Worte klangen in ein Hoch auf unseren Kaiser aus, das bei der begeisterten Menge brausenden Widerhall fand.

Um 9 Uhr erfolgte die Rückfahrt, ebenfalls unter Benutzung der Dampfschiffe und der drei Sondereisenbahnzüge.

Das so schön verlaufene Fest wird gewiss allen Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben; es wird aber auch mit dazu beitragen, die Dienstfreudigkeit bei den Eisenbahnern zu heben, das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter ihnen zu stärken, das Vertrauen zu der vorgesetzten Behörde zu befestigen und den Zweck des Vereines zu fördern, welcher darin besteht, das ganze Eisenbahnpersonal auf dem Boden der Vaterlandsliebe zu sammeln.

— Die **deutsche Handelskammer** in **Brüssel,** die auch im Jahre 1898 zur Förderung der deutsch-belgischen Handelsinteressen eine lebhafte Thätigkeit entfaltet hat, äussert sich über die s. Zt. viel besprochene **Bestellung von 500 Güterwagen seitens der bayerischen Staatsbahnen.** Wir entnehmen der Darstellung folgendes:

„Mit lebhaftem Bedauern haben wir im verflossenen Jahre eine Presskampagne verfolgt, die sich gegen eine deutsche Regierung bezw. deren Eisenbahnverwaltung, richtete, weil diese Eisenbahnmaterial (es handelte sich um 500 Güterwagen), welches sie im Deutschen Reich nicht prompt genug erhalten konnte, im Auslande, und zwar in Belgien, bestellt hatte.

Wir sind der Ansicht, dass diese Presskampagne, die ja offenbar von interessirter Seite inspirirt war, von grosser Kurzsichtigkeit zeugte oder wenigstens bei den Lesern eine solche voraussetzte, und obwohl ja schon von verschiedenen Seiten eine Zurückweisung erfolgt ist, besonders auch von Seiten der betreffenden Eisenbahnverwaltung selbst, so möchten auch wir hier noch auf denselben Gegenstand zurückkommen und denselben an Hand des von uns gesammelten Materials beleuchten.

Dass die bayerische Regierung berechtigt war, diese Wagen in Belgien zu bestellen, ist wohl von keiner Seite bestritten worden. Es ist bekannt und ja auch selbstverständlich, dass vor Vergebung des Auftrages bei deutschen Fabriken angefragt worden war, ob dieselben die Lieferung übernehmen wollen; diese hatten sich jedoch, wenn wir recht berichtet sind, eine Lieferzeit von etwa zwei Jahren ausbedungen und gewiss hätten dieselben Zeitungen, die wegen Vergebung dieses bedeutenden Auftrages nach dem Auslande, das eine sechsmonatige Lieferzeit übernahm, Lärm schlugen, ebenso viel oder vielleicht noch mehr Stoff zu Vorwürfen gefunden, wenn infolge einer so langen Lieferzeit auf den bayerischen Bahnen Wagennoth eingetreten wäre.

Jede Regierung wird es für ihre Pflicht erachten, soweit als möglich die nationale Arbeit in Schutz zu nehmen; indessen schon bei dem Begriff „nationale Arbeit" stossen wir auf Schwierigkeiten. Ebenso wie es im vorliegenden Falle norddeutsche Blätter waren, welche die Vergebung des bayerischen Auftrages nach Belgien scharf missbilligten, hätten vielleicht, wenn der Auftrag an eine norddeutsche Fabrik zur Vergebung gelangt wäre, bayerische Blätter die gleichen Argumente zu Gunsten bayerischer Fabriken ins Feld führen können. Die Verletzung der Interessen Dritter ist im geschäftlichen und industriellen Leben unvermeidlich, und es ist nicht möglich, sich streng durch Prinzipien binden zu lassen. Der Staat muss ebenso wie der einzelne Kaufmann prüfen, wo der eigene Vortheil liegt. Wenn im eigenen Lande die Preise durch Ringbildungen dermaassen in die Höhe getrieben werden, dass trotz des bedeutenden Eingangszolles und der höheren Transportkosten das Ausland bei gleicher Qualität noch billiger liefert als die einheimischen Fabriken, wenn diese ausserdem auf Jahre hinaus mit Aufträgen versehen sind und an eine Nothlage der betreffenden Industrie gar nicht zu denken ist, so kann man der Regierung, welche sich derartigen Bedingungen nicht unterwirft, nur beipflichten.

Und abgesehen davon, dass die Wagen billiger sind als die in Deutschland hergestellten, vereinnahmt Deutschland auch noch, wie schon angedeutet, die nicht unbedeutenden Zollkosten, und auch der Transport von der Reichsgrenze bis zum Bestimmungsorte kommt dem Staatsschatze zu gute. Ausserdem ist ein grosser Theil der Bestandtheile der Wagen aus Deutschland bezogen worden; es kann daher vielleicht von einer Schädigung einzelner Fabriken die Rede sein, aber niemals von einer solchen der deutschen oder auch nur der bayerischen Gesammtinteressen. Eine solche würden wir, wie gesagt, anerkennen, wenn die betreffende deutsche Industrie sich in einer Nothlage befände; das ist aber gegenwärtig absolut nicht der Fall."

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath Schulze-Nickel, bisher in Frankfurt a/M., ist zur Wahrnehmung der Stellung des Oberregierungsraths an die königliche Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. versetzt.

Der Regierungs- und Baurath z. D. Sobeczko, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts in Nordhausen, ist in den Ruhestand getreten.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate Mai d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 13 175 091 Personen und 8 056 158 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme betrug 23 462 715 fl., d. i. für das Kilometer 1 282 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 193 613 Personen und 7 533 256 t Güter 22 913 387 fl., oder für das Kilometer 1 308 fl., daher ergibt sich für den Monat Mai d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2 %.

In den ersten fünf Monaten d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 49 500 248 Personen und 39 046 971 t Güter, gegen 42 555 008 Personen und 37 345 279 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich in diesem Jahre auf 107 807 842 fl., im Jahre 1898 auf 105 157 179 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen für die fünfmonatliche Betriebszeit des laufenden Jahres 18 277,2 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 17 492,6 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des erwähnten Zeitraumes im Jahre 1899 auf 5 898 fl., gegen 6 012 fl. im Vorjahre, d. i. um 114 fl. ungünstiger oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 14 155 fl., gegen 14 429 fl. im Vorjahre, d. i. um 274 fl., mithin um 1,9 % ungünstiger.

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten fünf Monaten d. J. weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

| | |
|---|---|
| Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn | 17,5 % |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 7,9 „ |
| Eisenbahn Wien-Aspang | 6,2 „ |
| Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) | 5,1 „ |
| Leoben-Vordernberger Eisenbahn | 4,3 „ |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) | 4,2 „ |
| k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) | 2,9 „ |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2,3 „ |
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B | 1,6 „ |
| südnorddeutsche Verbindungsbahn | 0,5 % |
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A | 0,1 „ |

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten fünf Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei den nachstehenden Hauptbahnen:

| | |
|---|---|
| österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) | 0,2 % |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) | 1,0 „ |
| Böhmische Nordbahn | 1,1 „ |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) | 2,1 „ |
| österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) | 5,4 „ |
| Ostrau-Friedlander Eisenbahn | 8,2 „ |

— Die **Einnahmen der böhmischen Bahnen im I. Halbjahre 1899** hielten sich annähernd auf der Höhe des Vorjahres. Die Aussig-Teplitzer Bahn erzielte bei einer Einnahme von 3 138 905 fl. eine Steigerung der Einnahme um 2 900 fl., die böhmische Nordbahn bei einer Einnahme von 2 086 168 fl. einen Ausfall von 11 363 fl. Die B-Linie der Buschtêhrader Bahn schloss mit einer Mehreinnahme von 55 541 fl., die A-Linie mit einer Mindereinnahme von 3 407 fl.

Was die Verkehrsentwickelung betrifft, so ist dieselbe insofern günstig, als in den böhmischen Braunkohlenrevieren an der Abteufung neuer leistungsfähiger Schächte gearbeitet wird. So lässt die deutsch-österreichische Bergwerksgesellschaft in Maria-Ratschitz einen Schacht teufen, der jährlich 300 000 t Kohle fördern und mit der Aussig-Teplitzer Bahn durch ein Anschlussgleis verbunden werden soll. Im Falkenauer Revier wird ein neuer Förderschacht der z. Zt. nur Bergbau treibenden Dux-Bodenbacher Eisenbahngesellschaft angelegt, der wieder den Kohlenverkehr der Buschtêhrader Bahn (Linie B) steigern wird. Im Kladnoer Steinkohlenrevier werden drei neue Schächte entstehen, und zwar je einer der Buschtêhrader Bahn, der Staatsbahngesellschaft und der Prager Eisenindustriegesellschaft. Bis alle diese Schächte im Betriebe stehen werden, wird der Kohlenverkehr der böhmischen Bahnen erneut einen Aufschwung nehmen.

— **Ermässigung von Kohlentarifen.** Da die seitens der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführte Tarifermässigung für Ostrauer Kohle nach Wien transit mit dem 1. Juni in Wirksamkeit gesetzt worden war, ist nun auch, wie das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt" verlautbart, eine weitere Ermässigung für die aus dem gleichen Gebiete stammende Kohle im schlesisch-galizischen Verkehre mit Beginn dieses Monates in Wirksamkeit getreten; ferner sollte mit dem 16. d. Mts. eine Tarifermässigung für oberschlesische Kohle nach Galizien und der Bukowina auf weitere Entfernungen eingeführt werden.

— **Rauchfreies Fahren auf den Eisenbahnen.** Seiner Zeit wurde über die Ausrüstung der Lokomotiven der österreichischen Eisenbahnen mit rauchverzehrenden Apparaten nach dem Stande vom Jahre 1897 berichtet. Gegenüber diesem Stande von 150 mit solchen Apparaten versehenen Lokomotiven bei den österreichischen Staatsbahnen und 265 Lokomotiven bei den Privatbahnen ergibt sich im Jahre 1898 ein Zuwachs, indem zu Ende des Jahres 1898 auf den Staatsbahnen 297 Stück, auf den Privatbahnen 327 Stück mit rauchverzehrenden Apparaten versehene Lokomotiven in Verwendung standen. Im Vergleiche zu dem Gesammtstande der Lokomotiven sind bei den Staatsbahnen und bei den Privatbahnen rund 12,8 % sämmtlicher Lokomotiven mit Rauchverzehrungsapparaten ausgestattet. Von den Privatbahnen befinden sich bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 98 Stück und bei der Südbahn 54 Stück in Gebrauch.

— **Der Ausgleich und die Eisenbahnen.** Vor kurzem haben Konferenzen zwischen Vertretern des Eisenbahn- und des Handelsministeriums stattgefunden, welche die Feststellung der auf die Eisenbahnen bezüglichen, das österreichisch-ungarische Zoll- und Handelsbündniss ergänzenden Verordnungen zum Gegenstande hatten. Bekanntlich sind die Artikel des Zoll- und Handelsbündnisses, welche sich auf das Eisenbahnwesen bezogen, aus dem Bündniss selbst ausgeschieden worden und werden, da die Regelung der wirthschaftlichen Beziehungen zwischen den beiden Staatsgebieten nicht in Form eines Vertrages, sondern in jener der selbständigen Verfügung erfolgt, von beiden Regierungen im Wege der Verordnungen in Wirksamkeit gesetzt werden. Mit der Formulirung der bezüglichen österreichischen Verordnungen, die übrigens mit den ungarischen gleichen Inhalt haben sollen, beschäftigte sich die eingangs erwähnte Ministerialkonferenz.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Bei der vor kurzem abgehaltenen diesjährigen Generalversammlung berichtete der Verwaltungsrath auch über die seit dem vorigen Jahre mit dem Eisenbahnministerium geführten Verhandlungen in betreff der Legung des zweiten Gleises (vgl. auch Nr. 46 S. 816 d. Ztg.). In einem Erlasse vom 8. Juli v. J. hatte das Ministerium die Legung bis Mitte des Jahres 1899 gefordert, sich jedoch bereit

erklärt, eine Hinausschiebung bis zum Eintritte einer noch näher zu bestimmenden Verkehrsdichtigkeit zu bewilligen, wenn die Gesellschaft für die Staatsbahnverwaltung 60 Stück Erzwagen auschafft und ihr miethfrei überlässt. Ferner verlangte die Staatsbahnverwaltung die Herstellung eines Verbindungsgleises von der Strecke der Bahn zwischen Leoben und Donawitz zum Staatsbahnhofe in Leoben. Die Gesellschaft sollte sich endlich verpflichten, für den Fall, als im Zeitpunkte der staatlichen Einlösung das zweite Gleis noch nicht gelegt sein sollte, der Staatsbahnverwaltung jenen Betrag zu vergüten, welcher den Kosten der Herstellung entsprechen würde. Da die Verwaltung den Standpunkt einnahm, dass die Nothwendigkeit für die Legung des zweiten Gleises noch nicht vorhanden sei, hat sie im September vorigen Jahres gegen den erwähnten Erlass die Beschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe eingebracht, die Verhandlungen mit der Regierung jedoch ununterbrochen fortgesetzt.

Nach deren Endergebniss verpflichtet sich die Gesellschaft, indem sie alle Vereinbarungen mit der Regierung als ein untrennbares Ganzes ansieht, der Regierung zur Anschaffung von Erzwagen 70 000 fl. ohne Zinsen und weitere 70 000 fl. darlehnsweise gegen Vergütung der Zinsen zu übergeben, und einen Pauschalbetrag von 290 000 fl. wegen des zweiten Gleises zu bezahlen, wenn dasselbe im Zeitpunkte der Verstaatlichung nicht gebaut sein sollte. Der Verwaltungsrath sei, wie derselbe vorschlägt, zu ermächtigen, bezüglich des Baues und Betriebes des Verbindungsgleises zwischen der Leoben-Vordernberger Bahn und dem Staatsbahnhofe in Leoben ehethunlichst die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten, und die zur Durchführung nothwendigen Vorkehrungen und Vereinbarungen zu treffen.

Die vorerwähnten Anträge wurden angenommen sowie der Verwaltungsrath ermächtigt, nach endgültigem Abschlusse des mit dem Eisenbahnministerium zu treffenden Uebereinkommens zur Beschaffung der Geldmittel für die aus diesem letzteren der Leoben-Vordernberger Eisenbahn erwachsenden Auslagen ein 4 % innerhalb der Konzessionsdauer im Wege der Verloosung rückzahlbares Prioritätsanlehen in der Summe von 200 000 fl. = 400 000 Kronen aufzunehmen und die ganze finanzielle Transaktion ohne Einberufung einer weiteren Generalversammlung durchzuführen.

— **Eisenbahn Marienbad-Karlsbad.** Dieser Tage fand eine ausserordentliche Generalversammlung statt. Den einzigen Punkt der Tagesordnung bildete ein Antrag des Verwaltungsrathes auf Erhöhung des derzeit 1 275 900 fl. betragenden Aktienkapitals der Gesellschaft um 200 000 fl. Wie in der Begründung des Antrages des Verwaltungsrathes ausgeführt wurde, sei diese Kapitalserhöhung durch die bedeutenden Mehrkosten, welche die Herstellung des Karlsbader Centralbahnhofes verursacht haben, bedingt. Der Antrag wurde einstimmig angenommen und der Verwaltungsrath zur Vornahme der erforderlichen Statutenänderungen ermächtigt.

— Der **Compagnie auxiliaire internationale des chemins de fer** wurde die Bewilligung zum Geschäftsbetriebe in Oesterreich für die Dauer ihres rechtlichen Bestandes in Belgien (Sitz in Brüssel) ertheilt. Die für die Anfertigung von Maschinen, Werkzeugen, festem und beweglichem Material für Eisenbahnen und Trambahnen und den Handel mit diesen Gegenständen, dann die bei der etwaigen Uebernahme des Betriebes von Eisenbahnen und Trambahnen erforderlichen Materialien, sowie die dazu gehörigen Bestandtheile und Ausrüstungsgegenstände sind, soweit es sich um die Ausübung des Geschäftsbetriebes in Oesterreich handelt, ausschliesslich aus österreichischen Bezugsquellen zu beschaffen. Eine Ausnahme von dieser Bestimmung kann seitens des Eisenbahnministeriums insbesondere dann zugestanden werden, wenn nachgewiesen werden sollte, dass inländische Werke nicht in der Lage sind, die bezüglichen Lieferungen unter den gleichen Bedingungen hinsichtlich des Preises, der Güte und der Lieferzeit, wie diese von ausländischen Werken angeboten werden, zu bewerkstelligen. Sofern ein diesbezügliches Ansuchen mit Rücksicht auf die Lieferzeit gestellt werden sollte, wird seitens der Gesellschaft der Nachweis zu erbringen sein, dass sie sich rechtzeitig an die inländischen Unternehmungen gewendet hat.

Die Vermiethung und der Verkauf von Transport- und Zugmaterial an österreichische Eisenbahnunternehmungen, Trambahnen, Kaufleute und Industrielle darf sich grundsätzlich, sofern vom Eisenbahnministerium diesfalls nicht besondere Ausnahmen bewilligt werden sollen, nur auf solche Fahrbetriebsmittel und Materialien erstrecken, welche in Oesterreich, d. i. in einem der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder hergestellt worden sind, und welche den für den Verkehr solcher Fahrbetriebsmittel auf den inländischen Eisenbahnen geltenden Vorschriften entsprechen.

Hinsichtlich der Konstruktionsart solcher in Oesterreich herzustellenden Fahrbetriebsmittel ist vor deren Anschaffung die Genehmigung des Eisenbahnministeriums einzuholen.

Der Verkauf und die Vermiethung des der Gesellschaft eigenthümlich gehörenden Fahrparkes im Auslande ist, so weit es sich dabei um im Inlande erzeugte Fahrbetriebsmittel handelt, gleichfalls an die vorher einzuholende Genehmigung des Eisenbahnministeriums gebunden.

— **Verschulden der Pferdebahnen bei Unfällen.** Anlässlich eines Zusammenstosses, welcher sich beim Betriebe der Wiener Pferdebahngesellschaft ereignet hatte, wurde ein Fahrgast schwer verletzt. Die erste Instanz wies die Ersatzansprüche des Verletzten mangels eines Verschuldens der Unternehmung ab. Der Verletzte ergriff gegen dieses Urtheil die Berufung. Das Oberlandesgericht gab der Berufung unter Annahme eines direkten Verschuldens der Pferdebahngesellschaft Folge und verurtheilte die Gesellschaft zur Zahlung von 1 000 fl. Schmerzensgeld und zum Ersatze der Heilungs- und Vertretungskosten. Die von der Pferdebahngesellschaft gegen dieses Urtheil ergriffene Revision an den Obersten Gerichtshof wurde unter Bestätigung des Urtheils des Oberlandesgerichts zurückgewiesen. Auch der Oberste Gerichtshof beschäftigte sich mit der Frage des Verschuldens der Gesellschaft und führt diesbezüglich in seinem Urtheil aus, dass ein Verschulden der Gesellschaft vorliege. Durch die Sachverständigen und die Aussage des Direktors selbst sei festgestellt, dass der an der Unfallstelle in Verwendung stehende einfache Zungenwechsel die primitivste Vorrichtung dieser Art sei, welche schon durch den Schlag eines Pferdehufes verrückt werden könne, wodurch eine Entgleisung hervorgerufen werden kann, so dass Unfälle auch bei der grössten Aufmerksamkeit der Kutscher nicht verhindert werden können. Die Aufstellung dieses primitiven Wechsels an einer der belebtesten Strecken bilde an sich schon ein Verschulden. Die Gesellschaft könne sich angesichts der fünf Unfälle, die sich in rascher Folge an der Unfallstelle ereigneten, nicht damit entschuldigen, dass sie ihren Bediensteten die strengsten Instruktionen gibt, Unfälle zu vermeiden und dass ihr kein Auftrag seitens der Sicherheitsbehörde gegeben wurde, an dieser Stelle einen Weichenwärter aufzustellen. Es sei nicht Aufgabe der Sicherheitsbehörde, sondern der Gesellschaft selbst, für die möglichste Sicherheit im Verkehre zu sorgen.

— **Erhöhung des Einkommens des Lokomotivpersonals der ungarischen Staatsbahnen betreffend.** Das Lokomotivführerpersonal der ungarischen Staatsbahnen entsendete am 25. Juni eine Deputation zu dem Handelsminister und zu dem Direktionspräsidenten der Staatsbahnen, um diesen ein Memorandum der Lokomotivführer bezüglich der Besserung ihrer Lage zu überreichen. Es wird gebeten, das anfängliche Jahresgehalt der Lokomotivführer mit 600 fl. festzustellen; die Beförderungen sollen nach bestimmten Zeitabschnitten vorgenommen werden, so dass die Angestellten nach höchstens 24 Dienstjahren zu dem Höchstgehalt von 1 200 fl., die Lokomotivaufseher und Heizhausleiter aber zu dem Gehalt von 1 600 fl. gelangen. Das Lokomotivführerpersonal soll in einen besonderen Status zusammengefasst werden. Die Lokomotivführerpraktikanten sollen nicht als Heizer verwendet, sondern zwei Jahre nach ihrer Anstellung (die Vorbereitungszeit miteingerechnet), zu Lokomotivführern ernannt werden. Die Statuten der Pensionsanstalt und der Krankenkasse sind abzuändern, an Stelle des gegenwärtig gebräuchlichen Kilometergeldes ist das Stundengeld einzuführen. Die Nebeneinkommen (Heiz- und Schmiermaterialersparniss, Stundengeld usw.) sollen so geregelt werden, dass das Einkommen der einzelnen Kategorien von Angestellten nach Möglichkeit ein gleiches sei. Das Höchstmaass der Tagesdienstzeit soll mit 10 Stunden festgestellt werden, ausserdem soll jeder der Angestellten wöchentlich einen Ruhetag von vollen 24 Stunden erhalten. Die Lage des Heizerpersonals wäre gleichfalls zu verbessern. Sowohl der Minister, als auch der Präsident der Direktion der Staatsbahnen haben diese Angelegenheit bereits zum Gegenstand eingehenden Studiums gemacht und es ist Aussicht vorhanden, dass demnächst thatsächlich Schritte zur Besserung der Lage des Lokomotivführerpersonals erfolgen werden.

— **Uebertragung des Betriebes der Torontaler Lokalbahn auf die ungarischen Staatsbahnen.** In den jüngsten Tagen hat das Exekutivkomitee der Torontaler Lokalbahnaktiengesellschaft beschlossen, den seit 1. Januar 1896 in eigener Regie geführten Betrieb aufzulassen und die Uebernahme des Betriebes durch die ungarischen Staatsbahnen einzuleiten. Die Torontaler Lokalbahnaktiengesellschaft wurde im Jahre 1887 für eine Strecke von 89 km konzessionirt und hat den Betrieb der Linie mit einem kündbaren Betriebsvertrage der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft übertragen. Seither hat sich das Netz der Torontaler Bahn durch neuerlich konzessionirte Linien fortwährend erweitert. Dasselbe umfasst gegenwärtig ungefähr 400 km, so dass der mit der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft abgeschlossene und infolge der Verstaatlichung ihrer ungarischen Linien auf die ungarischen Staats-

bahnen übergegangene Betriebsvertrag den Verhältnissen nicht mehr entsprach. Die Gesellschaft hat somit den erwähnten Betriebsvertrag zum 1. Januar 1896 gekündigt, den Betrieb in eigene Regie übernommen und denselben nach dem Muster der Arad-Csanader Lokalbahngesellschaft unter Aufstellung einer Betriebsdirektion in Gross-Becskerek eingerichtet. Die Ergebnisse der beiden letzten Jahre waren keine befriedigenden, insbesondere deshalb nicht, weil die Centralleitung bedeutende Kosten verursachte und die spezielle Natur der sogenannten Erntetransporte eine fortwährende Vermehrung der Betriebsmittel erforderte. Es wurde daher schon vor längerer Zeit im Kreise der Verwaltung erwogen, ob die Gesellschaft von dem ihr zustehenden Rechte Gebrauch machen und die Uebernahme in den Betrieb der ungarischen Staatsbahnen beanspruchen soll. Dieses Recht beruht auf einer Verfügung des die ungarischen Lokalbahnen betreffenden Gesetzartikels XXXI vom Jahre 1880, durch welchen festgesetzt wird, dass die ungarischen Staatsbahnen verpflichtet sind, den Betrieb von anschliessenden Lokalbahnen auf deren Aufforderung gegen Vergütung der auflaufenden Kosten zu übernehmen. Gleichzeitig wurde die Verpachtung der das Eigenthum der Vizinalbahn bildenden Maschinenfabrik und Eisengiesserei angeregt und beschlossen, diesbezüglich die nöthigen Schritte einzuleiten.

— **Schifffahrtsgebühren am Eisernen Thor.** Das ungarische Amtsblatt veröffentlicht eine Reihe umfassender Verordnungen und Verfügungen des Handelsministers, betreffend die Regelung des Schiffsverkehres durch den Kanal beim Eisernen Thor und insbesonders die Einhebung von Schifffahrts- und Schleppgebühren ab 1. September d. J. Der Tarif wurde im Einvernehmen mit der handelspolitischen Sektion des gemeinsamen Ministeriums des Aeussern festgestellt und in den letzten Tagen durch das Ministerium des Aeussern sowohl den Signatarmächten wie den Donauuferstaaten offiziell mitgetheilt.

Schifffahrts- und Schleppgebühren sind in derselben Höhe wie im s. Zt. mitgetheilten Gebührentarifentwurf (vergl. Nr. 27 S. 458 d. Ztg.) festgesetzt, gegen welchen bekanntlich seitens einzelner interessirten Staaten Vorstellungen erhoben worden sind.

Von der Zahlung der Schifffahrts- und Schleppgebühren sind befreit: 1. die Kriegsschiffe; 2. überhaupt alle stromabwärts fahrenden Ruderschiffe und Barkassen, deren Tragfähigkeit 1000 dz nicht übersteigt und deren Tiefgang weniger als 1 m beträgt, ferner die Flösse; 3. die Schleppdampfer, insofern auf denselben keine Waaren untergebracht sind; 4. solche neugebaute Schwimmobjekte, welche noch nicht in Betrieb gesetzt und ohne Ladung nach ihrem Bestimmungsorte befördert werden; 5. der aus jenen Theilen der Moldova-Turn-Severin-Donaustrecke abgewickelte Verkehr, auf welchem keine Regulirung vollzogen wurde; 6. die zum eigenen Betriebe der Schifffahrtsgesellschaften benöthigten Ausrüstungsgegenstände und Materialien, und zwar: Landungsbrücken und Pontons sowie deren Bestandtheile, ferner Ketten, Anker, Deckzelte, Bureaueinrichtungen, Waagen, Ladekrähne, Rollwagen usw.

— **Personalnachrichten.** Der Direktor der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Regierungsrath Ludwig Nunnenmacher Ritter v. Röllfeld, ist am 12. d. Mts. gestorben. Ritter v. Nunnenmacher trat 1867 in die Dienste der Kronprinz Rudolfbahn und erlangte vermöge seiner hervorragenden Fähigkeiten bald eine leitende Stellung. Seit 1876 war Nunnenmacher Generalsekretär und Stellvertreter des Generaldirektors. Bei dem Uebergange der Kronprinz Rudolfbahn in den Staatsbetrieb (1882) wurde er Abtheilungsvorstand bei der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb und später Direktionsrath bei der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen. Bei der im Jahre 1889 erfolgten Gründung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen trat Nunnenmacher an die Spitze des Unternehmens, dem er seither als Direktor vorstand und um das er sich ganz ausserordentliche Verdienste erworben hat.

## Vereinsausland.

— **Neuordnung des dänischen Staatsbahnwesens.** Wie der Münchener „Allg. Ztg." aus Kopenhagen gemeldet wird, soll das dänische Staatsbahnwesen nach einem Beschlusse der Regierung einer gründlichen Umänderung unterworfen werden, zu welchem Zwecke eine besondere Kommission mit der Ausarbeitung der Bestimmungen über die Neuordnung beauftragt wurde. So eigenartig sich nun auch die Bahn- und Verkehrsverhältnisse Dänemarks infolge der verhältnissmässig beschränkten Landesgrenzen gestalten, so hat sich doch das Bedürfniss geltend gemacht, dass die genannte Kommission von den Bahnbetriebs- und Verwaltungsverhältnissen anderer Staaten persönlich Einblick nimmt. Die Kommission begibt sich zu diesem Zwecke demnächst nach Deutschland. Die Bereisung wird sich vorzugsweise auf das Gebiet der bayerischen und württembergischen Bahnverwaltungen erstrecken.

— **Beseitigung der I. Klasse und Einstellung von Luxuswagen auf den belgischen Staatsbahnen.** Im Bereiche der belgischen Staatsbahnen sind bekanntlich die Personenwagen I. Klasse in solche II. Klasse umgewandelt worden. Es gibt somit keine I. Klasse mehr. Die bisherigen Wagen II. Klasse wurden besser ausgestattet, sodass sie sich wesentlich von den Wagen III. Klasse unterscheiden, zumal die Zahl der Sitze in jedem gewöhnlichen Abtheil von 10 auf 8 herabgesetzt worden ist. Eine Erhöhung der Fahrpreise hat nicht stattgefunden. Um jedoch den Reisenden, die sich absondern wollen, Gelegenheit zu geben, schloss, wie bereits früher mitgetheilt wurde, die Regierung mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft einen Vertrag, wonach letztere prächtige Luxuswagen mit Speisesaal und Salon einstellt. Für die Benutzung dieser Wagen ist ein Zuschlag von 4 Cts. für das Kilometer von dem Inhaber einer Karte II. Klasse zu entrichten. Es gibt aber noch im Abonnement Reisende I. Klasse; diese haben nur 1 Cts. Zuschlag für das Kilometer zu zahlen. Die Zuschlagskarten sind am Schalter zu lösen. In wenigen Monaten werden diese Luxuswagen regelmässig zwischen Brüssel und Köln verkehren. Vorläufig aber muss der Reisende aus Deutschland sich die Zuschlagskarte auf der belgischen Station besorgen. Seit dem 1. d. Mts. verkehren die Luxuswagen zwischen Brüssel und folgenden Städten: Ostende, Heyst, Mecheln, Charleroi, Verviers, Namur, Arlon, Spa und Paris. Im Gebrauche stehen augenblicklich 50 Luxuswagen, doch sind noch 25 weitere im Bau begriffen. Später sollen auch für die Benutzung der Luxuswagen Abonnements eingeführt werden.

— In Bezug auf die Weiterführung der **Jungfraubahn** erfährt die Londoner „Fin. Chronik" von zuverlässiger Seite, dass die Unterhandlungen, die nicht nur in England, sondern auch mit einer deutschen Gruppe geführt werden, zwar langsam, aber doch stetig vorwärts schreiten. Am 13. Juni ist die bereits fertiggestellte offene Strecke in Betrieb genommen worden und am 10. d. Mts. sollte auch die erste Tunnelstrecke (Zwischenstation Rothstock) dem Verkehr übergeben werden. Die Bahn ist dann bis in eine Höhe von 2500 m geführt oder 500 m höher als ihr Ausgangspunkt auf der Scheidegg. Von der Zwischenstation führt ein bequemer Fussweg auf die 100 m höher gelegene Spitze des Rothstocks, von dem man ein prachtvolles Panorama in unmittelbarer Nähe der drei Bergriesen, Eiger, Mönch und Jungfrau überschaut. Ueber die Weiterbohrungen im Tunnel selbst, gegen das „Eismeer" zu, ist zur Zeit nur zu berichten, dass die bezüglichen Plangenehmigungen des Eisenbahndepartements in allernächster Zeit zu erwarten sind. Alsdann wird man die Arbeit auch in diesem Theil des Unternehmens kräftig fortsetzen.

— Die Eröffnung der in Nr. 44 S. 779 d. Ztg. beschriebenen **elektrischen Vollbahn Burgdorf-Thun**, wie auch jene der Drahtseilbahn auf den Gurten, musste infolge Berstens einer Turbine am Elektrizitätswerk an der Kander neuerdings verschoben werden.

— **Italienische Eisenbahnen.** Dem Mailänder „Sole" wird aus Genua geschrieben: „Seit einiger Zeit befinden sich die Aktien der Mittelmeer- und Südbahn in langsamem, aber stetigem Rückgange; namentlich Deutschland tritt fortgesetzt als Verkäufer derselben auf. Diese Thatsache muss um so mehr überraschen, wenn man bedenkt, dass beide Unternehmungen sich in andauernd befriedigender Entwickelung befinden. Der Grund für diese befremdliche Erscheinung dürfte zunächst in dem Anwachsen der Spesen, namentlich bei der Mittelmeerbahn, zu suchen sein; ferner in der Furcht, dass sich der Erneuerung der Verträge mit beiden Gesellschaften, die bekanntlich 1904 ablaufen, grosse Schwierigkeiten entgegenstellen werden. Viele glauben schon heute, dass der Staat alsdann, ähnlich wie in der Schweiz, den Betrieb wieder selbst übernehmen werde. In der That schweben zwischen der Regierung und beiden Direktionen zahlreiche Meinungsverschiedenheiten, die, wenn nicht bald zu gütlichem Ausgleich gebracht, auf gerichtlichem Wege entschieden werden müssen."

— **Einstellung des Baues der bulgarischen Bahnlinien Küstendil-türkische Grenze.** Wie dem „Hamb. Corresp." unterm 12. d. Mts. aus Sofia gemeldet wird, hat die Sobranje in einer ihrer letzten Sitzungen nach längerer Debatte die Einstellung des Baues der Eisenbahnlinie Küstendil-türkische Grenze im Prinzip angenommen. Diese Linie, die nur 33 km Länge hat und die letzte Theilstrecke der Bahn Sofia-Küstendil-Macedonien bildet, hätte insolange keine Bedeutung für Bulgarien und würde

überdies beträchtliche Betriebskosten verursachen, als der Anschluss nach Kumanowo (Macedonien) türkischerseits nicht hergestellt wird. Die Einstellung des Baues wurde daher aus rein wirthschaftlichen Gründen von der bulgarischen Regierung bis zu dem Zeitpunkte beantragt, in dem die Türkei eine Baukonzession für eine Anschlussbahn ertheilen werde. Vorläufig scheint jedoch auf türkischer Seite keine Geneigtheit zu bestehen, diese direkte Verbindungslinie Salonichi-Sofia zuzulassen, wozu es nur noch der Herstellung des Stranges von der Grenze bis Kumanowo, an welchem Punkte der Anschluss an die Orientbahnlinie zu erfolgen hätte, bedürfen würde.

— Wir haben schon früher berichtet, dass in Russland einige Eisenbahnverwaltungen, offenbar angereizt durch die überaus günstigen Ergebnisse, die in Preussen auf den Staatsbahnen erzielt worden sind, die **Bahnsteigsperre** im Interesse des freien Verkehres auf den Bahnsteigen einzuführen beabsichtigten, und zwar sollte der Erlös aus dem Verkaufe der Bahnsteigkarten den Kinderasylen des Ressorts der Kaiserin Maria zugeführt werden. Um diese Frage nach allen Richtungen reiflich zu erwägen, war eine besondere Kommission niedergesetzt worden; diese hat sich jedoch nach dem „Now." über das Projekt ablehnend ausgesprochen.

Die Kommission fand, dass die Nothwendigkeit der Einführung von Bahnsteigkarten durchaus keine dringende ist, da es auf den Bahnsteigen der Eisenbahnstationen nicht an Platz mangele. Andererseits erfordere aber die Einführung von Bahnsteigkarten einen umständlichen und kostspieligen Kontrolapparat.

Es hat also nicht einmal die Absicht, die Einnahmen den Wohlthätigkeitsanstalten der Kaiserin Maria zuzuwenden, eine Wirkung ausgeübt, obgleich die Russen leicht zu gewinnen sind, wenn es gilt, auf einem Wege, wie den in Vorschlag gebrachten, ein sogen. gutes Werk zu thun.

Anerkannt muss allerdings werden, dass die Erfolge in Russland nie dieselben und in Bezug auf das finanzielle Ergebniss nicht einmal ähnliche sein könnten wie in Preussen, weil z. B. eine Einschränkung des Zugpersonals sich ganz von selbst verbietet. Die grosse Mehrzahl des in Russland reisenden Publikums ist so wenig selbständig, dass es durchaus einen Platz angewiesen erhalten muss, während ein anderer, gleichfalls nicht kleinerer Theil der Reisenden sittlich so wenig reif ist, dass er in der Benutzung einer höheren Klasse nicht nur kein Unrecht sehen, sondern dabei unentdeckt zu bleiben für eine Grossthat halten würde. Es müsste also, um Ordnung im Zuge aufrecht zu erhalten, nach wie vor das Zugpersonal in der bisherigen Stärke vorhanden sein.

Bei der beabsichtigten Ueberweisung der Einnahme an die Wohlthätigkeitsanstalten und bei der Unmöglichkeit, Ersparnisse auf anderen Gebieten zu machen, würde die ganze Last der Einführung und Durchführung einer Bahnsteigsperre ganz dem Etat der Eisenbahnverwaltung zur Last fallen. Offenbar hält man das für zu theuer.

— Am 1./13. d. Mts. eröffnet die **Wladikawkas-Eisenbahn**, wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" mittheilt, den vollen Verkehr auf der Zarizyner Linie von Zarizyn bis Tichoretzkaja (502 Wert = 536 km).

— **Frachtberechnung für Getreidesendungen aus Sibirien.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" theilt in ihrer Nr. 135 mit, dass vom 15./27. Juni d. J. ab alle Stationen der Perm-Kotlas*) Eisenbahn in den direkten Gütertarif mit dem gesammten Eisenbahnnetz aufgenommen worden sind, und dass die Berechnung der tarifmässigen Frachtzahlungen auf Grund der allgemein gültigen Bestimmungen zu erfolgen hat.

Eine Ausnahme von der vorstehenden, allgemeinen Regel findet nur in Bezug auf Getreidesendungen statt. Für Getreide ist nämlich bestimmt worden, dass die Durchrechnung der gültigen Tarifformel nur stattfinden soll bei Sendung zwischen den Stationen der sibirischen und der Perm-Tjumen-Eisenbahn einerseits und den Stationen der Perm-Kotlas-Eisenbahn andererseits. Wenn aber Getreide aus dem Westen über Tscheljäbinsk nach Stationen der Perm-Kotlas-Eisenbahn oder umgekehrt von den Stationen dieser Bahn über Tscheljäbinsk nach dem Westen befördert wird, so hat die Frachtberechnung bis Tscheljäbinsk und von Tscheljäbinsk aus stattzufinden.

Die Bedeutung dieser Maassregel ist leicht zu erkennen, so führt das amtliche Blatt weiter aus, es sollte durch die Unterbrechung der Frachtberechnung nach der allgemeinen Formel in Tscheljäbinsk der Getreidebau des europäischen Russlands vor der sibirischen Konkurrenz zunächst geschützt werden, man wollte sehen, welche Rolle das sibirische Getreide sowohl auf den innerrussischen Märkten, als auch auf dem Weltmarkte spielen wird.

*) Endstation im russischen Gouvernement Wologda, an der schiffbaren Dwina, etwa 500 km von Archangelsk.

Eine derartige Maassregel kann aber offenbar auf den Verkehr aus Sibirien in der Richtung nach Archangelsk über Tscheljäbinsk-Jekaterinenburg-Perm-Kotlas und von Tjumen nicht ausgedehnt werden. Soweit die amtliche Quelle.

Warum das so „offenbar" ist, leuchtet ganz ohne weiteres nicht ein, es sei denn, dass man die Absicht hat das sibirische Getreide über Perm-Kotlas und weiter auf der Dwina nach Archangelsk zu leiten. Sollte das der Wunsch der russischen Regierung sein, so scheint es, dass sich dieser Wunsch durchführen lassen wird, denn die Transportkosten werden sich für das sibirische Getreide über Archangelsk etwa nach England niedriger stellen, als über Petersburg oder Riga, sofern die Formel bis Kotlas durchgerechnet wird.

Nach der allgemeinen Formel, nach der die tarifmässigen Frachtzahlungen für Getreide zu leisten sind, kostet der Transport einer Wagenladung von 750 Pud (= 12 285 kg) auf 1 120 Werst (= 1 195 km) 152,40 R., für jede weitere Werst und Wagen werden 6,5 Kop. zugeschlagen. Nimmt man nun der Einfachheit der Rechnung wegen an, dass eine Wagenladung auf der sibirischen Bahn bis Tscheljäbinsk 1 120 Werst durchlaufen muss und von Tscheljäbinsk bis Kotlas 1 504 Werst, so ergibt sich bei Durchrechnung der Formel ein Kostenbetrag von 250,16 Rubel für eine Wagenladung von 750 Pud, dagegen von 329,70 R. falls die Frachtberechnung gebrochen bis und von Tscheljäbinsk erfolgt, d. h. zu Gunsten der Getreidesendungen von der sibirischen Bahn nach Kotlas (falls die Sendung 1 120 Werst auf der sibirischen Bahn läuft) ist der Transportpreis um 79,54 R. ermässigt gegenüber gleichen Sendungen nach dem übrigen Russland. Durch diese Form der Frachtberechnung wird Archangelsk voraussichtlich eine sehr wirksame Konkurrenz gegenüber Petersburg, Riga usw. machen können, denn die vorbezeichneten 79,54 R. werden einen grossen Theil der Wasserfracht von Kotlas über Archangelsk nach England drücken.

— **Der wirthschaftliche Aufschwung Sibiriens.** Sibirien hebt sich sichtlich, wenn auch nicht von Tag zu Tage, so doch in einem sehr lebhaften Tempo. Vor noch gar nicht langer Zeit waren die grossen Viehheerden, die die endlosen Steppen bevölkerten, kaum verwerthbar; denn sie liessen sich nur in Form von Fleisch in Geld umsetzen und selbst dies ging nur, so lange das Vieh zu Schleuderpreisen an den Markt gebracht wurde. Heute ist das Bild schon ein wesentlich anderes. Nicht nur das Fleisch findet leichter Absatz, sondern namentlich hat die Bevölkerung schnell gelernt die Milch zu verwerthen.

Butter wird in sehr grossen Mengen ausgeführt und von dem europäischen, namentlich dem dänischen usw. Markte gern abgenommen. Da nun die Zufuhr von sibirischer Butter jedenfalls bedeutend wird, und um die Butter möglichst frisch an den Markt zu bringen, so hat die Verwaltung der westsibirischen Eisenbahn 50 Spezialwagen in Dienst gestellt. Der Eisvorrath der Wagen wird unterwegs aus 19 eigens zu diesem Zwecke angelegten Eiskellern ergänzt werden. Die Butter soll schnell befördert werden, und zwar wird die Beförderung nach Petersburg nicht mehr als acht Tage in Anspruch nehmen. Es kann hiernach erwartet werden, dass sibirische Butter demnächst in dem europäischen Marktberichte eine Rolle spielen wird.

Neben diesem animalischen Produkte, das in der menschlichen Ernährung einen so wesentlichen Faktor abgibt, und der Landwirthschaft früher nicht geahnte Summen zuführen wird, ist die für die Entwickelung der Industrie und den Betrieb der Bahn so wichtige Steinkohle in jüngster Zeit an vielen Orten gefunden worden. Um nun zunächst eine Quelle dieses Schatzes ausnutzen zu können, wird in nächster Zeit zum Bau einer Zweiglinie, von dem Haltepunkte auf der 246. Werst der Hauptlinie der mittelsibirischen Eisenbahn in der Nähe der Station Sudshenka, geschritten werden.

Diese Linie soll den Ansherschen staatlichen Kohlenlagern dienen und zwar soll sie der west- und mittelsibirischen Eisenbahn die Möglichkeit bieten, allmählich von der Heizung mit Brennholz zur Steinkohlenheizung überzugehen. Zur Zeit sind nämlich die südlich der genannten Bahnen belegenen Wälder fast ganz ausgerottet, auf die Zufuhr von Kohle aus dem Ural ist aber infolge der theuren Zustellung für diese Bahnen nicht zu rechnen. Da nun die von den Bahnen durchschnittenen Gegenden reich an Steinkohlenlagern sind, kommt es nur darauf an, die vorhandenen reichen Schätze zu heben, um die Bahnen mit Steinkohlen zu versorgen, deren ausgezeichnete Güte schon längst erprobt ist.

Während also auf diesen und vielen anderen Gebieten Fortschritte materieller Art in reichem Maasse zu verzeichnen sind, wird gleichzeitig mit grossen Opfern an Geld und Mühe an der Hebung des sittlichen Lebens gearbeitet. War das Land früher ohne die zu seiner materiellen Entwickelung nothwendigen Verkehrswege, die es jetzt endlich erhält, so fehlte demselben bisher ganz und gar der Segen von Kirchen und Schulen. In dem grossen Sibirien waren Kirchen und Schulen nur in den wenigen Städten anzutreffen, an allen übrigen be-

siedelten Orten fehlten diese Pflanzstätten der sittlichen Erziehung des Volkes.

Um diesem schweren Mangel abzuhelfen, wurde auf den Namen des Kaisers Alexander III. im Jahre 1894 ein Fonds gegründet zum Bau von Kirchen und Schulen im Gebiete der sibirischen Eisenbahn, ein Unternehmen, das vollen Anklang in allen Kreisen der Gesellschaft gefunden hat. Dem Fonds fliessen ununterbrochen Geldspenden zu, nicht selten auch sehr grosse. Aus dem Rechenschaftsberichte vom 1. Januar 1899 ist ersichtlich, dass im ganzen 896 000 R. zusammengekommen sind. Die hochherzigen Spender finden aber auch einen schönen Dank, einen idealen Lohn für sich in dem Werke selbst, das sie fördern helfen. Viel gutes ist schon durch den Fonds für das geistig bedürftige ferne Gebiet geschaffen worden. Im Jahre 1898, das für den sibirischen Kirchenbau als besonders segensreich genannt zu werden verdient, wurden 59 Gotteshäuser im Bau vollendet und der Bau von 79 neuen Gotteshäusern in Angriff genommen. Im ganzen gibt es 138 Kirchen, welche alle aus den Fondsmitteln fertig gebaut wurden, bezw. im Bau noch vollendet werden. Von dieser Anzahl entfallen auf das Gebiet von Akmolinsk und das Gouvernement Tobolsk zusammen 67 Kirchen. Bereits fertig gebaut sind im ganzen 123 Kirchen. Hiermit hat die Anzahl der Kirchen in Sibirien wohl eine bedeutende Steigerung erfahren, aber noch lange nicht zur Genüge. Es gibt Bezirke, wo die Bevölkerung den Mangel an Gotteshäusern sehr schwer empfinden muss. In den Gouvernements Tomsk und Jenissei wurden im vorigen Jahre im Bau vollendet und neugegründet nur 29 Kirchen, mit den früher gebauten zusammen haben die beiden Gouvernements 45 Kirchen. Das ist eine allzu geringe Anzahl für die riesige Landfläche. Noch weniger Kirchen wurden im Seegebiete und im Amurgebiete gebaut, im ganzen 20.

So wenig das Geleistete im Verhältniss zu dem Bedürfniss auch sein mag, so ist der Fortschritt, der auf dem Gebiete von Kirche und Schule in jenen, von der russischen Verwaltung so sehr vernachlässigten Landestheilen gemacht worden ist, ein sehr grosser, denn bis zu dem Augenblicke, wo der Bau der Bahn begonnen worden, waren die allerdings nur sehr spärlich über das Land zerstreut wohnenden Menschen ganz sich selbst überlassen, die erwachsenen Einwohner ohne den wohlthuenden Einfluss der Kirche, die Kinder ohne die erziehende Schule. Es waren für Sibirien traurige Zeiten. Endlich kommt allmählich Licht und Leben in das dunkle, allerdings zunächst nur in die Gebiete, die in der Einflusssphäre des modernen Verkehrsmittels liegen. Aber der Anfang ist gemacht und mit dem Ausbau des Schienenweges zu beiden Seiten der Hauptlinie werden Kirche und Schule stets mit folgen und die sittliche Hebung des Volkes fördern.

— **Zum Projekt einer englischen Eisenbahn durch das Euphratthal** schreibt die Londoner „Finanz-Chronik“:

„Mehrere der stärksten Finanzgruppen der City stehen dem projektirten Euphratthalunternehmen nahe, und es wird als möglich bezeichnet, dass eine Emission schon im Laufe des nächsten Vierteljahres stattfinden wird. Ueber die Vorbedingungen ist schon seit geraumer Zeit verhandelt worden, selbstverständlich machen sich die üblichen Verzögerungen, wie man sie bei jeder mit der türkischen Regierung zu vereinbarenden Konzession gewohnt ist, in stärkerem Maasse bemerkbar. Die Linie wird, wie es scheint, von Koniah nach Konweit am persischen Golf laufen. Das Kapital der Gesellschaft dürfte im Laufe der Zeit wenigstens 10 000 000 £ erreichen, wovon aber höchstens 2 500 000 £ vorläufig gebraucht und demgemäss ausgegeben werden, während der Rest je nach Bedarf nach und nach aufgelegt würde. Die Linie wird im Grunde genommen die Verbindungsstrecke zwischen Konstantinopel und dem persischen Golf darstellen und den Weg nach Indien um etwa fünf Tage abkürzen. In der City ist davon die Rede, dass seitens Deutschlands das Projekt nichts weniger als begünstigt werde.

Letzteres ist wohl möglich, denn ein englisches Unternehmen dieser Art kollidirt mit den deutschen Interessen in Kleinasien, besonders mit denen der anatolischen Eisenbahn, die sich erst jüngst mit der französischen ottomanischen Bahn zur Weiterführung der Linie ins Innere und einem Ausbau des Bahnsystems zu dem grossen Doppelstrom, Euphrat-Tigris, geeinigt hat. Nach seiner bisherigen Kolonisationsthätigkeit in Kleinasien hat Deutschland unbedingt den ersten Anspruch auf Erhalt einer solchen Konzession.

— **Grosse chinesische Centraleisenbahn (Peking-Hankau).** Nachdem die Brüsseler Studiengesellschaft für chinesische Eisenbahnen alle Schwierigkeiten auf chinesischem Boden für die Erbauung dieser Bahn überwunden hat, geht der Bau im Süden auf der Strecke Hankau-Sinyang schnell vorwärts. Im Norden ist bereits der erste 125 km lange Abschnitt von Lu-Kow-Tschiao (bei Peking) nach Pao-Ting-Fu, den englische und amerikanische Ingenieure auf Kosten der chinesischen Staatsbahnen erbaut haben, fertig gestellt und dem Betriebe geöffnet. Pao-Ting-Fu, die Hauptstadt der Provinz Tschili, hat 100 000 Einwohner und ist der Stapelplatz für die aus der Provinz Schansi nach Tientsin und Peking bestimmten Waaren.

— **Baumaterialien für die Schantungeisenbahn.** Bekanntlich ist vor einiger Zeit unter der Firma Schantungeisenbahngesellschaft ein Unternehmen gegründet worden, dass die Erbauung einer das deutsche Schutzgebiet Kiautschou mit dem chinesischen Hinterlande verbindenden Eisenbahn bezweckt. Wie wir hören, hat die von der Hamburg-Amerikalinie in Gemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd betriebene Ost-Asialinie die Beförderung der für den Bau dieser Eisenbahn erforderlichen Materialien übernommen. Es handelt sich dabei um eine Menge, welche über 100 000 t geschätzt wird und deren Beförderung voraussichtlich die Einstellung von Sonderdampfern erforderlich machen wird.

— Der „Newyork Herald“ schreibt, wenn auch sämmtliche Dementis zu der Nachricht betreffend **Verschmelzung der Newyork Centralbahn und der Pennsylvaniabahn** richtig zu sein scheinen, so habe er doch in Erfahrung gebracht, dass zwischen beiden Bahnen eine Art von Kartell bestehe, welches weitgehende Ergebnisse haben dürfte. Dasselbe bestehe in einem Uebereinkommen, nach welchem beide Bahnsysteme nahezu das gesammte Gebiet zwischen dem atlantischen Ozean und dem Mississippifluss beherrschen und den Tarifherabsetzungen Einhalt thun werden.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die 1,15 km lange Verbindungsstrecke Dorstfeld-Dortmunderfeld der königlichen Eisenbahndirektion Essen, welche am 15. Juli d. J. für den Güterverkehr eröffnet worden ist;
2. die am 9. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 38,895 km lange Strecke Rakonitz-Mlatz der k. k. österreichischen Staatsbahnen;
3. die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokalbahn O'Becse-Ujvidék (64,877 km) nebst der Flügelbahn Vaskapu-Titel (37,822 km), welche am 2. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind.

**Eröffnung von Stationen.**

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Strecke Wien-Triest zwischen der Station Payerbach-Reichenau und der Haltestelle Eichberg neuerrichtete Haltestelle Küb wird am 30. Juli d. J. für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden gegen Nachzahlung eröffnet werden.

**Aenderung von Stationsnamen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bis-

herigen Bezeichnungen der an der Strecke Wien Westbahnhof-Klein-Schwechat-Heiligenstadt liegenden Haltestellen sind wie folgt abgeändert worden:
Spitz H. in Praterspitz H.,
Stadlauer Brücke H. in Donaukaibahnhof H.,
Lagerhaus H. in Ausstellungsstrasse H.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. 2838 vom 10. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abänderung des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 15. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Binnen- und Verbandsgüterverkehre der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.**
Am 1. August d. J. wird die Haltestelle Tautenhain, die jetzt nur dem Güterverkehre in Wagenladungen dient, allgemein auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.
Die der Frachtberechnung im Binnenverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen sind im Kilometerzeiger vom 1. Oktober 1895 nebst Nachträgen bereits vorgesehen.
Von der Beförderung ausgeschlossen sind Güter, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen ihrer sonstigen Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.
In den Verbandsgüterverkehren mit Tautenhain werden Eil- und Stückgüter bis auf weiteres nur insoweit direkt abgefertigt, als die Frachtberechnung nach Anleitung der bestehenden Tarife und auf Grund der „Allgemeinen Kilometertariftabelle" erfolgen kann.
Dresden, am 15. Juli 1899. (1952)
Königliche Generaldirektion,
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 2. Fahrplanbekanntmachungen.

Zur Herstellung einer besseren Frühverbindung zwischen Schleusingen und Coburg werden vom 16. Juli d. J. ab an allen Sonn- und Festtagen auf der Strecke Themar-Schleusingen folgende Fahrplanänderungen vorgenommen:
a) neuer Zug nur Sonn- und Festtags ab Schleusingen 6.36, an Themar 7.10,
b) neuer Zug nur Sonn- und Festtags ab Themar 7.23, an Schleusingen 7.47.
Der Zug 721 fährt an allen Sonn- und Festtagen ab Schleusingen 7.55, an Themar 8.19, an den Werktagen aber wie bisher ab Schleusingen 7.44, an Themar 8.18.
Die Züge 729 ab Schleusingen 8.55, an Themar 9.29 und 730 ab Themar 9.45, an Schleusingen 10.19 fallen wegen zu geringer Benutzung vom 1. August d. J. ab an allen Werktagen aus, verkehren somit von diesem Tage ab und zwar zunächst für die Dauer des gegenwärtigen Sommerfahrplans nur an allen Sonn- und Festtagen.
Erfurt, im Juli 1899. (1953)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Güterverkehr.

Die im 1. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 28 für Mineralölrückstände von Godramstein werden mit dem 1. September d. J. ohne Ersatz aufgehoben. Von diesem Tage an finden für etwa vorkommende Sendungen dieser Art ab Godramstein wiederum die höheren Frachtsätze der regelrechten Tarifklasse des allgemeinen Tarifs Anwendung.
Strassburg, den 13. Juli 1899. (1954)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Württembergisch-elsass-lothringisch-luxemburgischer Viehverkehr.**
Am 1. August l. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen einerseits, sowie Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn andererseits ein Nachtrag III zur Einführung, welcher Taxen für den Verkehr zwischen Esch, Ettelbrück und Luxemburg mit verschiedenen württembergischen Stationen enthält.
Stuttgart, den 7. Juli 1899. (1955)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Saarkohlenverkehr nach Baden.**
Mit sofortiger Gültigkeit ist die badische Station Neureuth mit um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Karlsruhe-Hauptbahnhof in den Kohlentarif Nr. 5 aufgenommen. (1956)
St. Johann-Saarbrücken, 15. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.**
Am 1. August d. J. tritt der Tarifnachtrag IX in Kraft. Er enthält u. a. abgeänderte und neue Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Erfurt und Halle, der Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Prignitzer, Stargard-Cüstriner und Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn, ferner eine Bestimmung, nach welcher mit Ablauf des 31. Oktober d. J. sämmtliche Frachtsätze für die Station Buchholz in Hannover des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover ohne Ersatz ausser Wirksamkeit treten. Abzüge des Nachtrags können von den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich erlangt werden.
Dresden, am 13. Juli 1899. (1957)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Saarkohlenverkehr nach der Main-Neckarbahn.**
Die im Kohlentarif Nr. 6 enthaltenen Frachtsätze für Darmstadt-Fabrikviertel treten am 1. September d. J. ausser Kraft. Von da ab wird der Verkehr nach Darmstadt-Fabrikviertel durch Darmstadt-Hauptbahnhof vermittelt und werden die bisher direkt berechneten Anschlussgebühren für die Folge besonders berechnet, so dass eine Frachtvertheuerung nicht eintritt. (1958)
St. Johann-Saarbrücken, 14. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommt ein neuer Lokalgütertarif zur Einführung. In dem neuen Tarife sind die durch Eröffnung der Neubaustrecke Crivitz-Parchim sich ergebenden Entfernungsabkürzungen berücksichtigt und Entfernungen für die an dieser Strecke gelegenen Stationen Domsühl, Friedrichsruh i. Mecklb. und Ruthenbeck enthalten. Ausserdem ergeben sich durch erneute Feststellung der Entfernungen vielfach Ermässigungen, vereinzelt aber auch Erhöhungen von 1 km. Die Erhöhungen erlangen erst vom 1. Oktober d. J. ab Geltung.
Die besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Schwerin, den 10. Juli 1899. (1959)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

**Mitteldeutsch-hessischer Verkehr (Gruppe V/VI).**
Vom 1. September d. J. ab findet im Verkehr mit der Station Bensheim des Direktionsbezirks Mainz eine direkte Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern nicht mehr statt.
Dergleichen Güter können von obigem Tage ab nur von und nach Station Bensheim der Main-Neckar-Eisenbahn direkt abgefertigt werden.
Erfurt, den 12. Juli 1899. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

**Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. wird die Station Heissen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen mit dem Anstossfrachtsatze von 0,37 Frcs. für 1 000 kg an die Station Hochfeld Rh. in den rheinisch-westfälisch-belgischen Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 13. Juli 1899. (1961)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ausnahmetarif No. 11 vom 10. Juli 1898 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von Stationen der Prinz Heinrich Bahn nach rheinisch-westfälischen Stationen.**
Zum vorbezeichneten Ausnahmetarife tritt am 15. d. M. der Nachtrag I in Kraft, enthaltend die am 10. Juni bezw. 10. Juli d. J. eingeführten Ausnahmesätze nach den Stationen Eisern und Hain der Eisern-Siegener Bahn und der Station Rodingen Grenze der Prinz Heinrich Bahn.

Ferner wird gleichfalls mit Gültigkeit vom 15. d. M. die Station Neumühl des Direktionsbezirks Essen mit den für die Station Berge-Borbeck bestehenden Sätzen in den Tarif aufgenommen.
Essen, den 13. Juli 1899. (1962)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarif Theil II, Heft Nr. 8 vom 1. Februar 1898.**
Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 wird die Station Saarburg i. Lothr. der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 37 für Bier und leere Bierfässer einbezogen:

| Nach oder von | Saarburg in Lothr. | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Abtheilung | | | |
| | I | II | III | IV |
| | Frachtsätze für 100 kg in Mark | | | |
| Pilsen . | 4,29 | 3,85 | 3,25 | 1,59 |

München, den 13. Juli 1899. (1963)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Zum Tarife für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Basel badischer Bahnhof und Waldshut einerseits und den Stationen der Gotthardbahn andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. August 1899 der I. Nachtrag in Kraft.
Der Nachtrag kann von unserem Gütertarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (1964)
Grossh. Generaldirektion.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Mit Wirkung vom 1. September 1899 werden die Frachtsätze der Klasse I des Ausnahmetarifs Nr. 45 für Schiffsbaueisen im Verkehr zwischen Mannheim einerseits und den Stationen des Direktionsbezirkes St. Johann-Saarbrücken: Quint, Trier l. M. und Trier r. M., sowie den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen-Luxemburg: Ars a. d. Mosel, Deutsch-Oth, Devant-les-Ponts, Diedenhofen, Dommeldingen, Düdelingen-Werk, Esch, Gross-Moyeuvre, Hagendingen, Hayingen, Luxemburg, Novéant, Oettingen-Rümelingen und Rombach andererseits um je 0,02 ℳ. für 100 kg erhöht.
Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (1965)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Burgdorf-Thunbahn bezw. der Oensingen-Balsthalbahn wird zum Gütertarif Basel, badischer Bahnhof transit einerseits und Stationen der Central- und Westschweiz andererseits der I. Nachtrag ausgegeben.
Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (1966)
Generaldirektion.

Zum belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 2 b vom 1. Januar 1895 (Verkehr zwischen Belgien und Basel) gelangt mit dem 1. August d. J. der Nachtrag II, enthaltend ermässigte Frachtsätze für Eil- und Stückgut, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen, zur Einführung. Die Abgabe erfolgt gratis. Nähere Auskunft ertheilen die Verkehrsinspektion in Basel und unser Tarifbüreau hier.
Strassburg, den 11. Juli 1899. (1967)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die in den Heften 1, 5 und 16 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 11 für Eisenerze etc. für den Verkehr von Athus P. H. gelten vom 10. d. Mts. an auch für den Verkehr von Rodingen französische Grenze.
Zu dem Heft 1 des Tarifs zwischen Stationen deutscher Bahnen und der Prinz-Heinrichbahn kommt am 15. d. Mts. der VII. Nachtrag zur Ausgabe, durch welchen ermässigte Frachtsätze für Mülhausen-Nord, neue Frachtsätze für Mülhausen-Wanne und Mülhausen-Stadt eingeführt werden. Der Nachtrag wird gratis abgegeben.
Strassburg, den 10. Juli 1899. (1968)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**
Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 werden die bayerischen Stationen Lauf l. d. P., Lauf r. d. P. und Röthenbach bei Lauf in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Brennholz mit ermässigten Frachtsätzen einbezogen, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.
München, den 13. Juli 1899. (1969)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Südwestdeutscher Verband.**
Für den Verkehr zwischen Darmstadt Hauptbahnhof, Station der Main-Neckarbahn einerseits und den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen der Strecken Kirchheim b/Würzburg - Heidingsfeld und Tauberbischofsheim - Reinholzheim sind mit sofortiger Gültigkeit neue Tarifentfernungen eingeführt worden, worüber näheres bei den diesseitigen Stationsämtern zu erfahren ist.
Ferner treten mit Wirkung vom 1. September 1899 die Tarifentfernungen und Frachtsätze für Darmstadt-Fabrikviertel im Verkehr mit den Stationen der gr. badischen Staatseisenbahnen ausser Gültigkeit.
Von diesem Zeitpunkte ab werden die mit direkten Frachtbriefen nach Darmstadt-Fabrikviertel zur Auflieferung gelangenden Gütersendungen nach Darmstadt Hauptbahnhof abgefertigt, von wo die Ueberführung nach dem Fabrikviertel unter Anrechnung der im Lokaltarif der Main-Neckarbahn festgesetzten Ueberfuhrgebühren stattfindet. Eine Frachterhöhung tritt hierdurch nicht ein.
Karlsruhe, den 12. Juli 1899. (1970)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

**Main-Neckarbahn.**
Mit Wirkung vom 1. September d. J. ab gelangt der im Main - Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif enthaltene Ausnahmetarif Nr. 26 für Mineralölrückstände ohne Ersatz zur Aufhebung.
Darmstadt, den 11. Juli 1899. (1971)
Direktion der Main-Neckarbahn.

**Deutsch-französischer Verband.**
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Am 15. Juli d. J. tritt zu Theil I B Tarifvorschriften und Güterklassifikation der Nachtrag I, zu Theil II B (französische Schnittsätze) der Nachtrag III in Kraft.
Die Abgabe erfolgt gratis.
Strassburg, den 11. Juli 1899. (1972)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Württ.-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 3. Heft. Pfälzisch-württb. Güterverkehr.**
Mit Wirkung vom 1. September 1899 gelangt der im Nachtrag III zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr enthaltene Ausnahmetarif Nr. 3 für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) von Godramstein nach Aalen, Heilbronn a/N. und Stuttgart ohne Ersatz zur Aufhebung.
Stuttgart, den 13. Juli 1899. (1973)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

**Verkehr mit der Rhene-Diemethal-Eisenbahn.**
Im Ausnahmetarif 1 (Holztarif) sind im Waarenverzeichnis mit sofortiger Gültigkeit unter Ziffer 2 die Worte „Holzsägespäne (Holzsägemehl), verpackt“, zu streichen.
Cassel, den 12. Juli 1899. (1974)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Der im 8. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs (Baden-Pfalz) vorgesehene Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 28 für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) von Godramstein nach Mannheim wird mit Wirkung vom 1. September 1899 aufgehoben.
Karlsruhe, den 13. Juli 1899. (1975)
Grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Einführung des Nachtrages X zum Lokalkilometerzeiger.
Mit 1. August 1899, bezw. rücksichtlich der Haltestellen Bresovic und Küb, mit dem Tage der Eröffnung dieser Haltestellen tritt der Nachtrag X zu dem ab 1. April 1893 gültigen Kilometerzeiger für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wirksamkeit.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei der kommerziellen Direktion in Wien (X. Südbahnhof, Administrationsgebäude, 1. Stock), sowie durch die Stationen um den Preis von 30 Hellern pro Stück erhältlich.
Wien, am 15. Juli 1899. (1976)

## 4. Verdingungen.

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**
Die Erd- etc. und Maurerarbeiten der Theilstrecke Wildpark-Wustermark sollen in 2 Loosen öffentlich verdungen werden.
Die Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 3. August d. J., Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf der Bauabtheilung einzusehen.

Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 4,00 ℳ. in Baar von dort vom 19. d. Mts. erhältlich.

Zuschlagsfrist: 20. August 1899.

Potsdam, den 12. Juli 1899. (1977)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Die Lieferung gusseiserner Muffenrohre für die Bahndurchlässe der Theilstrecke Wildpark-Wustermark soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 10. August d. J., Vorm. 10 Uhr, bei der unterzeichneten Bauabtheilung einzureichen. Die Bedingungen sind daselbst einzusehen. Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ. in Baar von dort erhältlich.

Zuschlagsfrist: 5 September 1899.

Potsdam, den 17. Juli 1899. (1978)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Die Lieferung von rund 935 000 kg Cement für die Bauwerke der Theilstrecke Wildpark-Wustermark soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 10. August d. J., Vorm. 10 Uhr, bei der unterzeichneten Bauabtheilung einzureichen. Die Bedingungen sind daselbst einzusehen. Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ. in Baar von dort erhältlich.

Zuschlagsfrist: 1. September 1899.

Potsdam, den 17. Juli 1899. (1979)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**Verding von Oberbaugeräthen.**

Lieferung von verschiedenen Oberbaugeräthen soll verdungen werden. Termin zur Eröffnung der Angebote ist auf den 29. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzt. Bedingungen nebst Zeichnungen und Angebotsbogen liegen in unserm Geschäftsgebäude, Zimmer 75, zur Einsicht aus, sind auch gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. von unserm Rechnungsbüreau — hier — zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaugeräthen“ bis zum obigen Termin an uns einzusenden.

Posen, den 15. Juli 1899. (1980)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung eines fahrbaren Waggonkrahns von 5 000 kg Tragfähigkeit soll vergeben werden. Angebote, möglichst anschliessend an die vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten unter dem 2. Januar 1890 herausgegebene Normalzeichnung, Blatt V, sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. August curr., Vormittags 11 Uhr, einzureichen, zu welcher Zeit dieselben in Gegenwart etwa erschienener Submittenten eröffnet werden.

Spezielle Lieferungsbedingungen sind vom Herrn Eisenbahnsekretär Stangnowski, Hamburger Strasse 30 hier, gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Marken) zu beziehen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 10. Juli 1899. (1981)

Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

---

Die Lieferung und Anbringung von Kontrolriegeln an Weichen auf den Stationen Neu-Sachsenhausen, Oberrad und Hellerhof soll vergeben werden.

Die Unterlagen und die besonderen Bedingungen können von der unterzeichneten Betriebsinspektion gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (nicht Briefmarken) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermine am 31. Juli d. J., Vormittags 11 Uhr, und bestellgeldfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion 1 einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 12. Juli 1899. (1982)

Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

**Verdingung der Lieferung von 16 200 Stück eichenen Bahnschwellen I. Klasse à 2,7 m lang.**

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind in unserem Centralbüreau einzusehen oder können von da gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 20 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von hölzernen Bahnschwellen“ bis zum Eröffnungstermin

Sonnabend, den 29. Juli l. J., Vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen.

Mainz, den 15. Juli 1899. (1983)

Königl. preuss. und grossh. hess. Eisenbahndirektion.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen;
II. Eisenbleche;
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Roststäbe, Feuerschutzringe, Bremsklötze, Schweissstahl, Spiralfedern, Weissblech, Bindedraht, Telegraphenstützen, Bufferscheiben;
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech, -Draht, -Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Blei, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe und isolirten Kupferdraht;
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken;
VI. Eisenleitungsdraht, verzinkt.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 31. Juli 1899“ spätestens bis

Montag, den 31. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (1984)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

## 5. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von Altmaterialien (einschl. 4 alter Güterwagen).**

Drehspäne von Eisen und Stahl 110 000 Kilo, Eisenblechschrott 60 000 kg, Eisenschrott, unverbrannt 310 000 kg Federstahlschrott 50 000 kg, Formeisenschrott 60 000 kg, Gelbgussschrott 4000 kg, Gummiabfälle 1 000 kg, Gussschrott, verbrannt 70 000 kg, Gussschrott, unverbrannt 150 000 Kilo, Kupferabfälle 20 000 kg, Kupferspäne 2 000 kg, Messingblechschrott 200 kg, Messing- und Rothgussspäne, gemischt mit Weissgussspänen 8 000 kg, Radreifen 90 000 kg, Radscheiben 80 000 kg, Radsterne 70 000 kg, Siederohrabschnitte, kleine 10 000 kg, verschiedene Abfälle 800 kg, alte offene Güterwagen 4 Stück.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von **30 Pf. in Baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte, mit der Aufschrift **„Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“** versehene Gebote sind **bis zum 1. August d. J., Vormittags 11 Uhr**, portofrei an uns einzusenden. (1985)

Ende der Zuschlagsfrist 15. August d. J.

St. Johann-Saarbrücken, 14. Juli 1899.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Altmaterialverkauf.**

Die in der Hauptwerkstatt Posen und Nebenwerkstatt Glogau angesammelten Altmaterialien sollen im öffentlichen Bietungsverfahren verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien“ versehen bis zum Termin am Mittwoch, den 16. August d. J., Vormittags 11 Uhr, postfrei, an unser Rechnungsbüreau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen mit Massenverzeichniss können von unserm Rechnungsbüreau, Luisenstrasse 10 (Zimmer 78) gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar oder Zehnpfennigbriefmarken bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 30. August d. J.

Posen, den 11. Juli 1899. (1986)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 6. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf von 41 ausgemusterten Eisenbahnwagen**

am Mittwoch, den 16. August 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 11. Juli 1898. (1987)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 55 | 22. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



## Die Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 54.)

### III. Wohlfahrtseinrichtungen für Alter, Invalidität und Todesfall.

Ostbahn.

A. Die Pensionskasse der Beamten und dauernd beschäftigten Arbeiter (zusammen mehr als 20000 Personen), deren Satzungen von der Generalversammlung der Aktionäre im Jahre 1891 genehmigt wurden, bezieht 3 % der Gehälter durch Abzug und 12 % derselben als Beihilfe der Gesellschaft.

Die Kasse gewährt ihren Mitgliedern nachstehende Vortheile:

1. Jeder Beamte im Alter von 55 Jahren, welcher sich 25 Jahre im Dienste befindet und während dieser Zeit der Kasse beigesteuert hat, hat Anspruch auf eine lebenslängliche Pension im Betrage der Hälfte desjenigen Durchschnittsgehaltes, welches er in den sechs günstigsten Jahren bezog. Bei einer Beitragsleistung für mehr als 25 Jahre erhöht sich die Pension für jedes weitere Jahr um $^1/_{60}$ des Durchschnittsgehalts. Dieselbe darf bis auf $^3/_4$ des Gehalts steigen, jedoch 9000 Frcs. nicht überschreiten.

2. Im Falle der Invalidität oder Dienstunfähigkeit steht dem Beamten, welcher 15 Jahre hindurch Beiträge geleistet hat, eine lebenslängliche Pension zu, welche für jedes Jahr der Beitragsleistung $^1/_{50}$ bezw. $^1/_{60}$ des obigen Durchschnittsgehalts beträgt. Die Gesellschaft behält sich ausserdem vor, auch denjenigen Beamten, welche ohne die angegebenen Gründe aus dem Dienste ausscheiden, eine in vorstehender Weise berechnete Pension zu gewähren, sofern sie wenigstens 15 Jahre lang der Kasse beigesteuert haben.

3. Stirbt ein pensionirter oder auch ein im Dienst befindlicher Beamter, der, welchen Alters er auch sei, wenigstens für 15 Jahre Beiträge geleistet hat, so haben seine Wittwe oder seine Kinder unter 18 Jahren Anspruch auf die Hälfte der gezahlten Pension oder derjenigen Pension, welche dem Verstorbenen an seinem Todestage zugestanden hätte.

4. Die nach den vorstehenden Satzungen zu zahlenden Pensionen dürfen sich nicht unterhalb der nachstehend angegebenen Mindestbeträge bewegen:

| Beitragsleistung | Pension des angestellten Beamten | Pension der Wittwe und der Waisen |
|---|---|---|
| ohne Rücksicht auf das Alter des Beamten | | |
| über 25 Beitragsjahre . . . | 600 Frcs. | 350 Frcs. |
| „ 20—25 „ . . . | 450 „ | |
| „ 15—20 „ . . . | 300 „ | 250 „ |

5. Scheidet der Beamte aus dem Dienst, ohne einen Pensionsanspruch gewonnen zu haben, so werden ihm, gegebenenfalls seiner Wittwe, seinen minderjährigen Kindern oder auch seinen Eltern, die sämmtlichen Beiträge, welche er der Pensionskasse geleistet hat, mit Zinsen ausbezahlt.

Die seitens der Gesellschaft im Jahre 1897 an die Pensionskasse überwiesenen Zuschüsse beliefen sich auf 4759917,28 Frcs.

B. Hilfsbeamte und nicht ständig beschäftigte Arbeiter erleiden keinen Abzug von ihren Einnahmen zu Gunsten der Pensionskasse. Für sie, ihre Wittwen und minderjährigen Kinder hat die Gesellschaft ein besonderes Pensionsverfahren, bestehend in jährlichen Unterstützungen, eingeführt, die in vollem Umfange auf den Betrieb übernomen werden.

Grundsätzlich betragen diese Unterstützungen die Hälfte derjenigen Pension, welche ein Beamter in gleichen Verhältnissen beziehen würde; indessen hat die Gesellschaft durch Festsetzung der nachstehend angegebenen Mindestbeträge noch eine wesentliche Verbesserung eintreten lassen:

| Angenommene Beitragsleistung | Jährliche Unterstützung des Hilfsbeamten | Jährliche Unterstützung seiner Angehörigen |
|---|---|---|
| ohne Rücksicht auf das Lebensalter | | |
| über 25 Dienstjahre . . . | 400 Frcs. | 250 Frcs. |
| „ 20—25 „ . . . | 300 „ | 200 „ |
| „ 15—20 „ . . . | 200 „ | 150 „ |

Für Pensionen vorbezeichneter Art sind im Jahre 1897 679 320,60 Frcs. verausgabt worden.

C. Sofern Beamte infolge eines Unfalls oder einer Krankheit, die sie sich im Dienste zugezogen haben, ausscheiden müssen, richtet sich die Höhe ihrer Pension nach besonderen, günstigeren Bestimmungen selbst für solche Fälle, wo eine Verantwortlichkeit der Gesellschaft nicht vorliegt.

### Lyonbahn.

A. Pensionskasse der Gesellschaft: Die Beamtenpensionskasse der Gesellschaft wurde 1856 begründet und 1864 nach neuen Grundsätzen umgestaltet. Die Satzungen erlitten auch später noch wiederholte Abänderungen, so dass ihre letzte Bearbeitung vom 29. April 1895 datirt. Mitglieder dieser Kasse sind alle diejenigen Beamten, welche bereits vor dem 1. Mai 1895 angestellt waren.

Die Kasse wird unterhalten:

1. durch Gehaltsabzüge in Höhe von 6 %,
2. durch eine Unterstützung seitens der Gesellschaft in Höhe von 10 % der Gehälter,
3. durch den Zinsertrag der aufgelaufenen Fonds.

Der Anspruch auf Pension tritt ein, wenn der Beamte ein Lebensalter von 55 Jahren und ein Dienstalter von 25 Jahren erreicht hat. Die Gesellschaft kann die Beamten jedoch auch schon früher pensioniren: 1. im Alter von 55 Jahren unabhängig vom Dienstalter, 2. bei jedem Alter nach 15 Dienstjahren, wenn der Beamte infolge eines Unfalls oder einer Krankheit, die er sich im Betriebe zugezogen, dienstunfähig geworden ist.

Die Pension beträgt $^1/_{50}$ oder 2 % des mittleren Gehalts für jedes Dienstjahr und überträgt sich zur Hälfte auf die Wittwe des pensionirten Beamten oder auf seine Kinder unter 18 Jahren. Stirbt ein im Dienst befindlicher Beamter, der wenigstens 15 Dienstjahre hinter sich hat, so empfängt seine Wittwe die Hälfte derjenigen Pension, welche der Beamte an seinem Todestage bezogen hätte.

Die einbehaltenen Gehaltsabzüge werden den Beamten als Kapital zurückerstattet, wenn sie aus dem Dienst ausscheiden, ohne einen Pensionsanspruch erheben zu können. Im Todesfalle geht dieses Kapital auf die Rechtsnachfolger der Beamten über.

Die Zahl der Mitglieder dieser Kasse belief sich am 1. Januar 1898 auf 36 909.

B. Altersrenten: Für die Hilfsbeamten und Arbeiter hat die Gesellschaft Altersrenten entsprechend den nachstehenden Bestimmungen eingeführt. Dieselben Grundsätze gelten auch für die eigentlichen Beamten, welche erst nach dem 1. Mai 1895 bei der Gesellschaft eingetreten sind, während die Grundsätze unter A nur für die älteren Beamten maassgebend sind.

Die betheiligten Personen erleiden einen Abzug von 4 % ihres Gehalts oder Lohns, welcher Betrag unter ihrem Namen der Altersrentenkasse als zurückgelegtes Kapital zugeführt wird; dem Einzahlenden steht die Befugniss zu, dieses Kapital zu erheben, sobald die Pensionsberechtigung eintritt. Die Gesellschaft ihrerseits steuert der genannten Kasse gleichfalls als zurückgelegtes Kapital, und zwar auf den Namen jedes einzelnen, einen Zuschuss von 4—6 % seines Einkommens, je nach dem Dienstalter, bei. Dieser Zuschuss geht vollständig in den Besitz des Betreffenden wie seine eigenen Einlagen über und wird wie diese von ihm abgehoben, wenn er aus irgend einem Grunde aus dem Dienste ausscheidet.

Die Gesellschaft bewilligt jedem Bediensteten bei einem Dienstalter von 25 Jahren und einem Lebensalter von 55 Jahren, oder auch, wenn ein Unfall eingetreten ist, bei 15 Dienstjahren ohne Rücksicht auf das Lebensalter eine Austrittsentschädigung von wenigstens 4 % seines Einkommens für jedes Jahr, welche in eine lebenslängliche Rente nach den Grundsätzen der Altersrentenkasse umgerechnet wird. Diese Entschädigung wird gegebenenfalls auf eine solche Höhe gebracht, dass die Pension im Minimum 1 % der Besoldung für jedes Dienstjahr beträgt.

Die Pension, welche sich aus den Rücklagen eines verheiratheten Bediensteten ergibt, geht zur Hälfte auf den Namen seiner Frau, diejenige aus den Zuschüssen der Gesellschaft auf den Namen des Bediensteten, während endlich diejenige, welche aus der Austrittsentschädigung entspringt nach dem Antrage des Inhabers zum Theil auf den Namen der Ehefrau übertragen werden kann.

Beim Tode eines nicht pensionsberechtigten Bediensteten, der wenigstens 15 Jahre Dienst geleistet hat, gewährt die Gesellschaft der Wittwe als Kapital die Hälfte derjenigen Summe, welche dem Betreffenden als Austrittsentschädigung hätte bewilligt werden können.

Vorstehende Bestimmungen hatten am 1. Januar 1898 für 19 936 Bedienstete Geltung.

### Orléansbahn.

1. Pensionen der angestellten Beamten. Das Pensionsreglement für die Beamten enthält seit 1882 nachstehende Bestimmungen:

Die Gesellschaft macht in jedem Jahre aus den Betriebsüberschüssen eine Rücklage, welche mit der den Aktionären zufallenden Dividende schwankt und auf die Beamten im Verhältniss zur Höhe ihres Gehalts vertheilt wird.

Ausser dem Betrage dieser Rücklagen überweist die Gesellschaft zur Ansammlung der Pensionen noch 10 % der Gehälter als auf den Namen der einzelnen Beamten gemachte Einlagen an die vom Staate eingerichtete und verwaltete Pensionskasse.

Tritt für irgend einen Beamten hier eine Ueberschreitung der zulässigen Summe ein, so wird der Ueberschuss auf seinen Namen der Sparkasse überwiesen oder ihm selbst baar ausgezahlt.

Da die Rücklagen seit einigen Jahren nicht eine Summe, die dem 10. Theile der Gehälter gleichkäme, erreichten, so hat die Gesellschaft die Einlagen für die Pensionskasse durch besondere Zuschüsse vervollständigt.

Die Gesammtsumme, welche im Jahre 1897 eingezahlt wurde, betrug . . . . . . . . . . . . . . 3 064 856 Frcs.
und setzte sich zusammen aus dem Betrage
der Rücklage mit . . . . . . . . . . 2 084 726,52 Frcs.
und dem Ergänzungszuschusse mit . . . . . 980 129,48 „
3 064 856 Frcs.

Die Einzahlungen bei der Staatspensionskasse gelten je nach Wahl des Beamten entweder als Kapital oder als Rentenstock.

Scheidet ein Beamter zu irgend welcher Zeit und aus irgend welchem Grunde aus dem Dienste aus, so wird ihm sein Konto bei der Pensionskasse und bei der Sparkasse voll ausgezahlt; stirbt er im Dienste, so erfolgt die Auszahlung an die Erben.

Die Pensionirung der Beamten findet auf Vorschlag des Direktors der Gesellschaft durch Genehmigung des Verwaltungsraths statt. Die dem Beamten zu gewährende lebenslängliche Rente wird erforderlichenfalls durch einen besonderen Zuschuss der Gesellschaft auf eine solche Höhe gebracht, dass er bei einem Lebensalter von 55 Jahren nach 25 Dienstjahren die Hälfte seines Durchschnittsgehalts während der letzten Jahre erhält. Für jedes weitere Dienstjahr wächst die Pension um $^1/_{40}$, sie darf jedoch nicht mehr als $^3/_4$ des erwähnten Durch-

schnittsgehalts betragen. Eine Ermässigung der Pension um $^1/_{40}$ für jedes fehlende Dienstjahr tritt ein bei Beamten, die vorzeitig pensionirt werden müssen, jedoch das 50. Lebensjahr erreicht und 20 Dienstjahre zurückgelegt haben.

Die Wittwen der im Dienste verstorbenen Beamten erhalten die Hälfte derjenigen Pension, welche ihren Ehemännern am Todestage zugestanden hätte.

Die für diese Zwecke seitens der Gesellschaft im Jahre 1897 geleisteten Zuschüsse beliefen sich auf 1 893 098 Frcs.

Es verdient noch hervorgehoben zu werden, dass bei dem von der Orléansbahn angenommenen Verfahren die Beamten keinen Abzug von ihren Gehältern zu erleiden haben.

2. Pensionen der Hilfsbeamten und Arbeiter. Die Pension der Hilfsbeamten und Arbeiter, welche im Jahre 1891 eingeführt wurde, setzt sich aus zwei verschiedenen Theilen zusammen. Den Bediensteten kann nach mindestens fünfjähriger Dienstzeit auf ihren eigenen Antrag ein Abzug von 2 % ihres Einkommens gemacht werden; in diesem Falle verdoppelt die Gesellschaft den einbehaltenen Betrag und überweist die Summe der Staatspensionskasse als persönliches Konto des Bediensteten, welches dieser abheben kann, wenn er aus beliebigem Grunde von der Gesellschaft ausscheidet.

Unabhängig von dieser Einrichtung gewährt die Gesellschaft jedem Bediensteten, gleichgültig ob er sich hat Abzüge machen lassen oder nicht, noch eine besondere Pension von 350 Frcs. bei einem Lebensalter von 55 Jahren und 25 Dienstjahren. Diese Pension, welche also den Minimalbetrag darstellt und gegebenenfalls zu der aus der Staatspensionskasse zu zahlenden Rente hinzukommt, wächst für jedes folgende Dienstjahr um 10 Frcs. bis zu dem Höchstbetrage von 400 Frcs. Sie vermindert sich andererseits um 5 Frcs. für jedes fehlende Lebens- oder Dienstjahr bei den vorzeitig zu pensionirenden Bediensteten, welche bei einem Lebensalter von 50 Jahren nur 20 Dienstjahre zählen können.

Die Pension überträgt sich zur Hälfte auf die Wittwe und bei deren vorzeitigem Tode auf die Kinder unter 18 Jahren.

Für vorstehende Zwecke verausgabte die Gesellschaft im Jahre 1897 534 830 Frcs.

3. Unfallrenten. Wenn Beamte bei einem Lebensalter von weniger als 50 Jahren und einem Dienstalter von weniger als 20 Jahren infolge eines Unfalls im Dienste vollständig dienstunfähig werden, so erhalten sie entsprechend einem Beschlusse des Verwaltungsrathes vom Jahre 1888, welchen Lebens- und Dienstalters sie auch sein mögen, eine lebenslängliche Rente bis zur halben Höhe ihres Durchschnittsgehalts während der letzten 6 Jahre, welche sich für jedes Dienstjahr unter 25 um $^1/_{40}$ und für jedes Lebensjahr unter 55 um $^1/_{80}$ vermindert, jedoch keinesfalls niedriger als 400 Frcs. sein darf.

Aehnliche Grundsätze gelten auch für die Hilfsbeamten und Arbeiter; sie erhalten bei beliebigem Lebens- und Dienstalter eine lebenslängliche Pension von wenigstens 400 Frcs.

Stirbt ein verheiratheter Beamter oder Arbeiter infolge eines Unfalls, so steht seiner Wittwe oder seinen minderjährigen Kindern die Hälfte der Rente, jedoch wenigstens der Betrag von 300 Frcs. zu.

Die hierdurch entstandenen Ausgaben beliefen sich im Jahre 1897 auf 164 097 Frcs.

### Südbahn.

Die Gründung der Pensionskasse dieser Gesellschaft erfolgte im Jahre 1856; die derzeitigen Satzungen gelten seit dem 31. Juli 1891 und seit dem 16. Oktober 1894.

Die zu Gunsten der Beamten und ständigen Arbeiter eingeführten Pensionen werden aus einem Reservefonds geleistet, welcher in folgender Weise erhalten wird:

1. aus einem Abzuge in Höhe von 3 % der Gehälter und Löhne und aus dem ersten Zwölftel der Gehaltszulagen der Beamten,

2. aus einem Zuschusse der Gesellschaft, der 15 % der dem Abzuge unterworfenen Besoldungen beträgt,

3. aus den Zinsen dieser Summen.

Der Beamte oder Arbeiter hat Anspruch auf eine Pension, sofern er ein Lebensalter von 55 Jahren erreicht hat und ihm 25 Jahre hindurch Gehaltsabzüge gemacht worden sind. Die Pension beträgt in diesem Falle die Hälfte seiner Durchschnittsbesoldung während der letzten 6 Jahre oder derjenigen seiner gesammten Dienstzeit, wenn diese Berechnung sich günstiger für ihn stellt. Für jedes Dienstjahr über 25 vermehrt sich die Pension um $^1/_{50}$, sie darf jedoch nicht $^2/_3$ des Durchschnittsgehalts überschreiten.*) Die höchste Pension ist auf 8 000 Frcs. festgesetzt.

Wird ein Beamter oder Arbeiter durch Unfall oder Gebrechen dienstunfähig, so wird ihm eine Pension gewährt, sofern er für wenigstens 15 Jahre Abzüge erlitten hat. Die Rente beträgt alsdann soviel Fünfzigstel wie Abzugsjahre vorhanden sind.

Der freiwillig oder auch unfreiwillig ausscheidende Beamte oder Arbeiter erhält, so lange er keinen Pensionsanspruch erlangt hat, seine Einlagen ohne Zinsen zurückerstattet. Für gewisse Fälle, deren Beurtheilung sich die Gesellschaft vorbehält, kann jedoch eine der Dauer der Abzüge entsprechende Pension bewilligt werden, wenn der Beamte wenigstens für 15 Jahre Beiträge geleistet hat.

Die Wittwe eines verstorbenen Beamten und Arbeiters hat die halbe Pension zu beanspruchen, vorausgesetzt, dass die Ehe wenigstens 5 Jahre vor dem Austritte aus dem Dienste geschlossen war, und keine Scheidung oder Trennung der Eheleute stattgefunden hat. Ist die Ehefrau selbst bereits verstorben oder besitzt sie keine Pensionsberechtigung, so wird den Kindern unter 18 Jahren die der Mutter zustehende Rente gewährt. Die Wittwen oder Kinder solcher Beamten und Arbeiter, die bei ihrem Tode noch nicht 15 Jahre hindurch Beiträge geleistet haben, erhalten die Hälfte der von dem Ehemann oder Vater gemachten Einlagen unverzinst zurück.

Bis zum Jahre 1891 war den Arbeitern die Betheiligung an der Pensionskasse freigestellt; seitdem ist dieselbe vorgeschrieben. Gleichzeitig hat die Gesellschaft den Arbeitern, um ihnen günstigere Pensionsverhältnisse zu verschaffen, gestattet, nachträglich diejenigen Beträge einzuzahlen, die ihnen abgezogen worden wären, wenn die Verpflichtung hierzu schon vor 1891 bestanden hätte. Damit den Arbeitern diese Nachzahlungen möglichst erleichtert würden, vertheilte man dieselben auf 5 Jahre und bewirkte sie durch monatliche Abzüge. Durch diese Vergünstigung hat sich die Gesellschaft recht bedeutende Ausgaben auferlegt, da sie ausser dem jährlichen Zuschusse in Höhe von 15 % der zu berücksichtigenden Löhne noch den Gesammtbetrag für diejenigen Jahre, auf welche sich die Vergünstigung mit rückwirkender Kraft erstreckte, an die Pensionskasse abzuführen hatte.

Die Zahl der zur Kasse beisteuernden Beamten und Arbeiter betrug Ende 1897 14 931.

### Westbahn.

1. Dauernd beschäftigte Beamte. Die Pensionen der angestellten Beamten werden zum Theil aus der Pensionskasse der Gesellschaft, zum Theil aus der Staatspensionskasse gezahlt. Der ersteren Kasse fliessen die Leistungen der Gesellschaft zu, welche 12 % der Gehälter und $^1/_{12}$ der Gehaltszulagen betragen, der letzteren die Gehaltsabzüge in Höhe von 4 % und das erste Zwölftel der Gehaltszulagen seitens der Beamten.

Die Pension beträgt die Hälfte des mittleren Gehalts während der letzten 6 Jahre und wächst um $^1/_{60}$ des Gehalts

*) Vor 1897 betrug der Zuschlag für jedes Dienstjahr über 25 nur $^1/_{60}$. Die Gesellschaft hat der eingetretenen Verbesserung rückwirkende Kraft hinsichtlich der seit dem 16. Oktober 1894 vorgenommenen Pensionirungen gegeben und demgemäss jährlich Ergänzungszuschüsse leisten müssen, welche im Jahre 1897 den Betrag von 2 065 423 Frcs. erreichten.

für jedes Dienstjahr über 25 Jahre. Um diese Pension zu erhalten, muss der Beamte 55 Jahre zählen und 25 Dienstjahre geleistet haben.*)

Hiernach bezieht ein Beamter, der nach Ableistung seines Militärdienstes, also im Alter von 25 Jahren, bei der Gesellschaft eingetreten ist, als Pension folgende Theile seines Gehalts:

bei einem Lebensalter von 50 Jahren $^{30}/_{60}$ oder die Hälfte,
„ „ „ „ 55 „ $^{35}/_{60}$
„ „ „ „ 60 „ $^{40}/_{60}$ „ zwei Drittel,
„ „ „ „ 65 „ $^{45}/_{60}$ „ drei Viertel.

Die Pensionskasse der Gesellschaft schiesst zu der bei der Staatspensionskasse entstandenen Rente so viel zu, dass letztere das vorstehende Maass erreicht. Die Erfahrung hat gelehrt, dass die gezahlten Pensionen zu einem Drittel aus den Rücklagen der Beamten und zu zwei Dritteln aus den Zuschüssen der Gesellschaft bestehen.

Eine vorzeitige Pension kann gewährt werden, wenn der Beamte älter als 50 Jahre ist und wenigstens 20 Jahre Dienst geleistet hat. Dieselbe ist auf $^{25}/_{60}$ des Gehalts festgesetzt und vermehrt sich für jedes weitere Dienstjahr um $^{1}/_{60}$, sie darf jedoch $^{30}/_{60}$ des Durchschnittsgehalts nicht überschreiten.

Beamte, welche infolge von Verletzungen oder frühzeitigen Gebrechen gezwungen sind, aus dem Dienste auszuscheiden, erhalten unter allen Umständen eine ihrem Dienstalter entsprechende Pension.

Die Pension, auf welche der Beamte Anspruch hat, überträgt sich zur Hälfte auf seine Wittwe. Die Wittwenpension wiederum geht auf die Kinder unter 18 Jahren über. Ist der Beamte bei seinem Tode wenigstens 15 Jahre im Dienst gewesen, so erhält die Wittwe eine entsprechende Pension.

In keinem Falle kann eine Beamtenpension geringer als 500 Frcs. und diejenige einer Wittwe geringer als 250 Frcs. sein.

Am 31. Dezember 1897 gehörten 20 900 Beamte der Pensionskasse an; die Ausgaben der Gesellschaft für die Kasse beliefen sich im Jahre 1897 auf 5 539 621 Frcs.

2. Arbeiter. Seit 1881 werden auch die Arbeiter der verschiedenen Dienstzweige als dauernd beschäftigt angesehen und haben demgemäss Theil an der Pensionskasse. Diejenigen Arbeiter, welche ihres Alters wegen keinen Vortheil aus dieser Maassnahme mehr ziehen können, erhalten bei ihrem Ausscheiden eine jährliche Unterstützung von 365 Frcs. In diesem Sinne wurden 1897 68 382 Frcs. verausgabt.

### Nordbahn.

Das erste Pensionsreglement der Nordbahngesellschaft reicht auf das Jahr 1855 zurück. Die jetzigen Satzungen unterscheiden drei Klassen von Bediensteten: die vor dem 1. Mai 1896 angestellten Beamten, die nach dem 1. Mai 1896 angestellten Beamten und die dauernd beschäftigten Hilfsbeamten und Arbeiter.

1. Die vor dem 1. Mai 1896 angestellten Beamten. Für diese Beamten bestehen zwei Arten von Pensionen: die eine ergibt sich aus den Gehaltsabzügen, die andere aus den jährlichen Rücklagen der Gesellschaft.

Die Abzüge betragen 3 % und bleiben Eigenthum des Beamten. Die Gesellschaft legt die Beträge vierteljährlich bei der Staatspensionskasse als Kapital oder als Rentenstock nach Wahl des Beamten nieder. Der Besitzer tritt mit 50 Jahren in den Genuss seiner Pension, vorausgesetzt, dass er nicht weiter im Dienste verbleibt.

Die von der Gesellschaft zu leistenden Pensionen betragen für jedes Dienstjahr $^{1}/_{80}$ des Durchschnittsgehalts der letzten 6 Jahre oder der 6 günstigsten Jahre. Die Beamten dürfen Pensionsanspruch erheben, sobald sie 50 Jahre alt und im Büreaudienst 25 Jahre, im Aussendienst 20 Jahre thätig gewesen sind. Bei Unfällen wird die Pension auch früher gewährt. Zur Deckung der Pensionen hat die Gesellschaft einen besonderen Fonds gegründet; die Zuschüsse, welche sie demselben zuführt, entsprechen z. Zt. 9 % der Besoldungen.

Im Jahre 1897 erreichten die Zuschüsse der Gesellschaft zur Pensionskasse die Höhe von 4 945 410,52 Frcs.

2. Die nach dem 1. Mai 1896 angestellten Beamten. Die Pensionen dieser Beamten werden gebildet: a) aus den Gehaltsabzügen in Höhe von 5 %, b) aus den Zuschüssen der Gesellschaft nach folgender Skala:

5 % des Gehalts während der ersten 3 Jahre,
7 % „ „ „ des 4., 5. und 6. Jahres,
8 % „ „ „ „ 7., 8. „ 9. „
9 % „ „ vom 10. bis zum 30. Jahre,
5 % „ „ über das 30. Jahr hinaus.

Die Abzüge wie die Zuschüsse werden vierteljährlich an die Staatspensionskasse auf den Namen des einzelnen Besitzers überwiesen: als Kapital oder Rentenstock nach Wahl des Beamten, soweit es sich um die Abzüge handelt; lediglich als Rentenstock, soweit die Zuschüsse der Gesellschaft in Betracht kommen.

Die Pension wird zahlbar mit dem 50. Jahre; die Auszahlung unterbleibt jedoch, so lange sich der Beamte noch im Dienst befindet. Sie wird indessen flüssig, wenn sie den gesetzlichen Höchstbetrag erreicht hat, oder wenn der Beamte 65 Jahre alt geworden ist.

Von dem Zeitpunkte an, wo die Pension auf das zulässige Maximum gestiegen ist, werden die Einlagen bei der Sparkasse bewirkt.

| | |
|---|---|
| 1897 betrugen die Abzüge . . . . . . | 121 487,42 Frcs. |
| die Zuschüsse der Gesellschaft . . . . | 88 805,19 „ |
| | 210 292,61 Frcs. |

3. Hilfsbeamte und ständige Arbeiter. Die Pensionsverhältnisse dieser Bediensteten sind denjenigen der vorbezeichneten Beamten sehr ähnlich; jedoch betragen die Besoldungsabzüge nur 3 %, während die Zuschüsse der Gesellschaft, wie folgt, geregelt sind:

3 % des Gehalts während der ersten 5 Jahre,
4 % „ „ vom 6. bis zum 14. Jahre,
5 % „ „ „ 15. „ „ 30. „
8 % „ „ über das 30. Jahr hinaus.

Die vor dem 1. Mai 1896 eingetretenen Bediensteten sind zu Kassenleistungen nicht verpflichtet; diejenigen jedoch, welche sich keine Abzüge machen lassen, haben auch keinen Anspruch auf die Zuschüsse der Gesellschaft.

| | |
|---|---|
| 1897 betrugen die Abzüge . . . . . . . | 296 710 Frcs. |
| die Zuschüsse der Gesellschaft . . . . . | 296 308 „ |
| | 593 018 Frcs. |

### Staatsbahnen.

Der Pensionskasse der Staatseisenbahnen fliessen zu:

a) seitens der Beamten und ständigen Arbeiter die 5 % betragenden Gehaltsabzüge, das erste Zwölftel des Gehalts und der Gehaltserhöhungen,
b) seitens der Staatsbahnen eine Unterstützung, welche ursprünglich 5 % der Gehälter betrug, jedoch seit dem 15. Januar 1896 auf 10 % derselben erhöht worden ist,
c) der Zinsertrag vorstehender Summen, besondere Zuwendungen verschiedener Art und ein Theil der von den Bediensteten verwirkten Geldstrafen.

Ausscheidende oder entlassene Beamte haben Anspruch auf Rückerstattung der ihnen gemachten Abzüge, jedoch ohne Zinsen. Das Gleiche ist für diejenigen Beamten der Fall, welche vor dem 15. Dienstjahre verabschiedet werden müssen. Ebenso werden die Abzüge an die Wittwe oder die Kinder eines Beamten ausgezahlt, wenn dieser vor dem 15. Dienstjahre verstirbt.

*) Seit dem 1. Juli 1896 gilt diese Bestimmung nur noch für die Beamten des Fahrdienstes, während die übrigen Beamten die Pensionsberechtigung erst mit dem 60. Lebensjahre nach Zurücklegung von 30 Dienstjahren gewinnen.

Der Anspruch auf Pension besteht, wenn der Beamte die doppelte Bedingung eines Lebensalters von 55 und eines Dienstalters von 25 Jahren erfüllt. In Ausnahmefällen werden entsprechend ermässigte Pensionen bewilligt: 1. denjenigen Beamten, welche nach mehr als 15 Dienstjahren infolge körperlicher Gebrechen ausscheiden müssen, 2. solchen, welche nach 15 Dienstjahren die Altersgrenze erreicht haben.

Die Pension ist, wie folgt, festgesetzt*):

1. Ein Beamter, welcher das 55. Lebensjahr erreicht und 25 Dienstjahre zurückgelegt hat, erhält die Hälfte des während der letzten sechs Jahre bezogenen Durchschnittsgehalts; für jedes Dienstjahr über 25 erhöht sich die Pension um $^1/_{50}$ des Durchschnittsgehalts.

2. Der nach 15 Dienstjahren unter den obigen Bedingungen verabschiedete Beamte erleidet von der normalen Pension (Hälfte des Durchschnittsgehalts) einen Abzug, welcher für jedes Dienstjahr unter 25 und für jedes Lebensjahr unter 55 je $^1/_{50}$ des mittleren Gehalts beträgt.

3. Nach denselben Grundsätzen berechnet sich auch die Pension eines Beamten, welcher die Altersgrenze erreicht hat.

Der Höchstbetrag der Pension ist auf $^3/_4$ des Durchschnittsgehalts während der letzten sechs Dienstjahre festgesetzt und darf 6000 Frcs. nicht übersteigen. Beim Fälligwerden der Pension kann der Beamte den Betrag der Abzüge, welche der Pensionskasse zugeflossen sind, als Kapital zurückerhalten; in diesem Falle vermindert sich jedoch die Pension selber um die Hälfte.

Die Pension überträgt sich auf die Wittwe oder die minderjährigen Kinder zur Hälfte.

Stirbt der Beamte in Ausübung seines Dienstes nach 15 Dienstjahren, so wird er als von Amtswegen in den Ruhestand versetzt betrachtet und seine Wittwe oder seine Kinder erhalten die seinem Dienstalter entsprechende Rente.

### Unterstützungen bei Verabschiedungen und Todesfällen.

Wenn vorzeitig verabschiedete oder verstorbene Beamte keinen Pensionsanspruch gewonnen haben, so gewähren die Gesellschaften gewöhnlich Entschädigungen; oft kommen sie den Beamten und deren Familien auch später noch zu Hilfe durch Bewilligung von Unterstützungen. So hat die Nordbahn 1897 347616 Frcs. zur Unterstützung ehemaliger Beamten und 202323 Frcs. für deren Wittwen und Waisen ausgegeben. Zu demselben Zwecke verausgabte die Orléansbahn 200000 Frcs., wovon 95772 Frcs. auf Entschädigungen und 101191 Frcs. auf Unterstützungen der Beamten und ihrer Familien entfielen. Die Südbahn opferte 476500 Frcs. zur Beschaffung lebenslänglicher Renten für solche Beamte, die zur Betheiligung an der Pensionskasse nicht hatten zugelassen werden können. Die Lyonbahn verbrauchte 1907000 Frcs. für Unterstützungen bei Verabschiedungen und sonstige Beihilfen an Beamte.

### Hilfskassen.

Bei einzelnen Bahnen bestehen Hilfskassen, welche ihren Mitgliedern Unterstützungen und lebenslängliche Renten gewähren.

1. Orléansbahn. Im Jahre 1865 ist auf Anregung von Beamten und Arbeitern der Gesellschaft eine Hilfskasse begründet worden, deren Zweck es ist, den Mitgliedern bei bestimmtem Alter und unter bestimmten Bedingungen eine Pension zu sichern.

Auch eine gewisse Anzahl höherer Beamten der Gesellschaft gehört der Vereinigung an, jedoch nur aus persönlichen Gründen, sei es als Mitglied oder im Vorstande, der von der Generalversammlung gewählt wird; die Leitung der Hilfskasse wird von der Eisenbahngesellschaft in keiner Weise beeinflusst. Letztere beschränkt sich vielmehr darauf, der Kasse die Arbeit dadurch zu erleichtern, dass sie die von den Bediensteten zu leistenden Beiträge durch Abzüge von den Besoldungen der Hilfskasse überweist. Ausserdem bewilligt die Gesellschaft der Kasse jährlich eine besondere Unterstützung, welche 1886 15000 Francs, 1889 50000 Frcs., 1890 und 1891 70000 Frcs. und seit 1892 100000 Frcs. betrug. Endlich vermehrt sie seit 1892 um 50 % die von der Hilfskasse geleistete Pension für diejenigen Beamten usw., die sich nicht im Genusse einer der oben erwähnten Renten befinden. Für diesen Zweck wurden 1897 31567,12 Frcs. verausgabt.

Die Vereinigung wird auf eigene Kosten von einem durch die Generalversammlung zu wählenden Vorstande verwaltet. Die Zahl der Mitglieder beträgt 12135.

2. Staatsbahn. Die Hilfskasse der nicht angestellten Beamten und Arbeiter ist im Jahre 1880 errichtet worden. Ihr Zweck ist, durch Unterstützungen und Renten ihren Mitgliedern, deren Wittwen und Kindern und, wo diese nicht vorhanden, den hinterbliebenen Eltern zu Hilfe zu kommen.

Die Aufnahme in die Vereinigung erfolgt, wenn der Bedienstete sich sechs Monate im Dienste befindet, wenigstens 18 Jahre alt ist und das 45. Lebensjahr noch nicht überschritten hat.

Die Hilfskasse wird von einem Vorstande verwaltet, der, wie folgt, zusammengesetzt ist: a) aus dem Direktor der Staatsbahn, als ständigen Vorsitzenden; b) aus zwei stellvertretenden Vorsitzenden, einem Schriftführer, einem Schatzmeister und zwei Ehrenmitgliedern, welche sämmtlich auf drei Jahre von dem Direktor der Staatsbahn berufen werden; c) aus sieben weiteren Vorstandsmitgliedern, welche auf drei Jahre seitens der Generalversammlung zu wählen sind.

Die Einnahmen der Kasse ergeben sich folgendermaassen:

a) Beiträge der bei der Staatsbahn im Dienste befindlichen Mitglieder (3 % der Besoldung, mit der Berechtigung wenigstens 3 Frcs. monatlich beisteuern zu dürfen, sofern der pflichtmässige Beitrag geringer ausfiele) und Beiträge der ständig beschäftigten Arbeiter, von denen später die Rede sein wird,
b) freiwillige Beiträge des Vorstandes (welche nicht niedriger als 2 Frcs. für den Monat sein dürfen),
c) Unterstützungen seitens der Staatsbahn,
d) Zinsertrag der angelegten Kapitalien,
e) Geschenke, Vermächtnisse und Geldstrafen,
f) Beiträge der aus der Verwaltung ausgeschiedenen Mitglieder (2 Frcs. bis 5 Frcs. monatlich),
g) Einzahlungen, welche die vor dem 55. Lebensjahre ausgeschiedenen Beamten bis zum Betrage von 400 Frcs. zu leisten berechtigt sind, um sich eine höhere Pension zu verschaffen, wenn ihre früheren Beiträge diese Summe nicht erreichen.

Mitglieder, welche zur festen Anstellung gelangen und demgemäss aus der Hilfskasse ausscheiden, haben nur Anspruch auf Rückzahlung ihrer Beiträge ohne Zinsen.*)

Zum Bezuge der Pension sind die 55 Jahre alten Mitglieder und diejenigen berechtigt, welche vorzeitig arbeitsunfähig werden. Der jedem Mitgliede zustehende Pensionsbetrag richtet sich nach dem für die angelegten Kapitalien erzielten Zinsfusse;

*) Es handelt sich hier um das jetzt gültige Pensionirungsverfahren. Ausserdem sind Uebergangsbestimmungen für diejenigen Beamten zur Anwendung gekommen, die bei Errichtung der Pensionskasse nicht mehr die Bedingungen erfüllen konnten, welche das neue Reglement vorschrieb.

*) Erwähnenswerth bleibt noch die Lage derjenigen Arbeiter, welche am 1. Mai 1891 älter als 35 Jahre waren und infolge von Uebergangsbestimmungen als „dauernd beschäftigt" galten. Diese erleiden für die Pensionirung dieselben Abzüge wie die „ständigen" Arbeiter (5 % des Lohnes); die Abzüge und die entsprechenden Zuschüsse der Bahn fliessen jedoch der Staatspensionskasse auf den Namen des Arbeiters zu. Nebenher können diese Arbeiter aber auch Mitglieder der Hilfskasse sein und haben alsdann weitere Abzüge zu erleiden, die beliebig zwischen 3 und 6 % der Besoldung betragen dürfen. Letztere Beträge werden indessen seitens der Verwaltung nicht verdoppelt und kommen daher beim Eintritt der Pensionirung auch nur zur Hälfte in Anrechnung.

letzterer wird alljährlich in der Generalversammlung auf Vorschlag des Verwaltungsrathes festgesetzt.

Die Beiträge der aus dem Dienste ausscheidenden Mitglieder sowie die den „dauernd beschäftigten" Arbeitern gemachten Abzüge kommen bei der Berechnung von Pensionen nur zur Hälfte in Betracht.

Die Kasse gewährt auch Unterstützungen; diese sind einmalige, dauernde oder auch lebenslängliche je nach den besonderen Verhältnissen der Unterstützungsbedürftigen.

3. Ostbahn. Die bereits erwähnte Krankenkasse sichert ihren Mitgliedern beim Ausscheiden oder im Todesfalle Unterstützungen unter folgenden Bedingungen:

a) Beim Ausscheiden aus Gesundheitsrücksichten. Abgesehen von den sonstigen Unterstützungen, welche dem ausscheidenden Beamten gewährt werden können, erhält jeder durch Krankheit oder Unfall dienstunfähig gewordene Beamte entweder eine Pension oder eine jährliche Beihilfe, wie bereits oben angegeben wurde. Wenn sich der angestellte Beamte noch nicht 15 Jahre im Dienste befunden hat, so werden ihm ausser seinen Beiträgen zur Pensionskasse auch seine Einzahlungen bei der Krankenkasse nebst den Zuschüssen, welche die Gesellschaft für ihn zu dieser Kasse geleistet hat, voll ausgezahlt. Der Hilfsbeamte erhält dagegen aus den Fonds der Gesellschaft Unterstützungen je nach der Länge seiner Dienstzeit und der Grösse seiner Familie.

b) Begräbnisskosten. Stirbt ein Beamter infolge einer Krankheit oder Verletzung, welche er sich im Dienste zugezogen hat, so trägt die Gesellschaft allein die Kosten der Beerdigung. Bei den sonstigen Todesfällen werden diese Kosten, wenigstens bis zum Betrage des monatlichen Gehalts, entweder von der Krankenkasse oder von der Gesellschaft übernommen.

c) Unterstützungen für Wittwen und Waisen. Ausser der Pension und den sonstigen Beihilfen wird der Wittwe oder den Waisen eines angestellten Beamten für vier Monate das Gehalt des Verstorbenen bewilligt. Diese Unterstützungen fallen der Krankenkasse und der Gesellschaft je zur Hälfte zur Last. Unterstützungen, welche den Wittwen von Hilfsbeamten gewährt werden, hat die Gesellschaft allein zu tragen.

4. West- und Südbahn. Die Krankenkassen dieser Gesellschaften steuern gleichfalls zu den Begräbnisskosten bei und gewähren den aus Gesundheitsrücksichten vorzeitig ausscheidenden Beamten Unterstützungen.

## IV. Zusammenstellungen.

In den nachfolgenden Tabellen wiederholen wir für jede Verwaltung die durch die vorbehandelten Wohlfahrtseinrichtungen entstandenen Ausgaben und stellen ihnen gleichzeitig die entsprechenden Ausgaben fremder Eisenbahnen gegenüber, so weit uns dies möglich gewesen ist.

### Ausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen.

| | Ostbahn Frcs. | Lyon-bahn Frcs. | Süd-bahn Frcs. | Nord-bahn Frcs. | Orléans-bahn Frcs. | West-bahn Frcs. | sämmtliche Privatbahnen Frcs. | Staats-bahn Frcs. | sämmtliche französische Eisenbahnen Frcs. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belohnungen und Prämien (ausschl. derjenigen für das Lokomotivpersonal, welche als Theile des Gehalts angesehen werden) | 1 136 256 | 2 500 000 | 663 293 | 1 497 181 | 1 544 271 | 1 000 000 | 8 431 000 | 898 200 | 9 239 200 |
| Ortszulagen usw. | 116 538 | 918 600 | 438 626 (zusammen) | 1 496 069 | 434 500 | 1 184 855 | 7 161 000 (zusammen) | 5 100 | 7 249 000 (zusammen) |
| Unterstützung der Familien usw. | 144 288 | 104 300 | | 351 446 | 791 074 | 1 180 974 | | 82 900 | |
| Verschiedene Vergünstigungen (Getränke, Dienstkleidung, Schulen, Stipendien usw.) | 398 872 | 268 000 | 111 263 | 66 667 | 210 516 | 249 790 | 1 305 000 | 123 800 | 1 428 800 |
| Fürsorge bei Krankheiten, Unfällen usw. | 1 269 608 | 1 778 000 | 90 000 | 775 773 | 1 367 549 | 964 390 | 6 181 000 | 572 800 | 6 753 800 |
| Pensionskassen | 4 759 917 | 8 159 000 | 3 955 558 | 4 631 356 | 5 656 581 | 5 608 003 | 32 770 415 | 1 039 969 | 33 810 400 |
| Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte und deren Familien | 915 320 | 1 778 000 | 25 000 | 688 813 | 196 919 | 120 000 | 3 724 000 | 33 000 | 3 757 000 |
| Zuschüsse zu den Hilfskassen usw. | 434 441 | 24 300 | 209 225 | 36 731 | 131 567 | 75 460 | 911 000 | 28 659 | 939 700 |
| zusammen | 9 175 000 | 15 550 000 | 5 493 000 | 9 544 000 | 10 333 000 | 10 383 000 | 60 393 000 | 2 785 000 | 63 178 000 |
| Durchschnittliche Ausgabe auf jeden Bediensteten | | | | | | | 258 | 236 | 255 |
| In Prozenten der gesammten Betriebsausgaben | | | | | | | 9,7 % | 8,6 % | 9,5 % |

### Preussische Staatsbahnen 1896/97.

| | |
|---|---|
| Ausserordentliche Remunerationen und Unterstützungen (Titel 5) | 3 760 656 M. |
| für Wohlfahrtszwecke (Titel 6)*) | 18 988 827 „ |
| zusammen | 22 749 483 M. |
| In Prozenten der persönlichen Ausgaben (293 151 823 M.) | 7,76 % |
| in Prozenten der gesammten Betriebsausgaben (595 549 984 M.) | 3,82 „ |
| auf 1 km Betriebslänge (27 571 km) | 825 M. |
| auf jeden Bediensteten (297 466) | 76,5 „ |

### Belgische Staatsbahnen 1897.

| | |
|---|---|
| Belohnungen und Prämien | 1 224 000 Frcs. |
| Unterstützungen an Arbeiter im Dienste | 100 000 „ |
| Pensionen der Beamten | 724 113 „ |
| Besoldung der zur Verfügung gestellten Beamten | 68 400 „ |
| Zuschüsse zu den Kranken- und Hilfskassen | 70 000 „ |
| zusammen | 2 186 513 Frcs. |
| In Prozenten der persönlichen Ausgaben (61 173 519 Frcs.) | 3,57 % |
| in Prozenten der gesammten Betriebsausgaben (102 081 540 Frcs.) | 2,14 „ |
| auf 1 km Betriebslänge (3 340 km) | 654 Frcs. |
| auf jeden Bediensteten (45 150) | 48 „ |

### Oesterreichische Staatsbahnen 1897.

| | |
|---|---|
| Belohnungen und Prämien an das im Dienste befindliche Personal | 1 158 341 fl. |
| Unterstützungen an das im Dienste befindliche Personal | 214 976 „ |
| Dienstkleidung | 595 355 „ |
| Zuschüsse zur Krankenkasse | 263 010 „<br>58 340 „ |
| Zuschüsse zur Beamtenpensionskasse | 299 162 „<br>637 324 „ |
| Zuschüsse zur Arbeiterpensionskasse | 208 892 „ |
| Zuschüsse zur Unfallversicherungskasse | 909 912 „ |
| für sonstige Wohlfahrtszwecke | 12 829 „ |
| zusammen | 4 358 141 fl. |
| In Prozenten der persönlichen Ausgaben (36 883 220 fl.) | 11,81 % |
| in Prozenten der gesammten Betriebsausgaben (79 223 539 fl.) | 5,50 „ |
| auf 1 km Betriebslänge (9 394 km) | 463 fl. |
| auf jeden Beamten (37 065) | 117 „ |

*) Die eigentlichen Pensionen der preussischen Staatseisenbahnbeamten werden nicht hier, sondern beim allgemeinen Staatspensionsfonds verrechnet. Daher erscheinen die Ausgaben der preussischen Staatsbahnverwaltung hier verhältnissmässig gering.

Englische Eisenbahnen.

| Gesellschaften | Betrag der nach nachstehenden Fonds zugewendeten Summen | | | | | | | | | Gesammtausgaben für Wohlfahrtseinrichtungen | | in Prozenten der gesammten Betriebsausgaben |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pensionen für Beamte auf jährliche Kündigung | Pensionen für Beamte auf tägliche Kündigung | Unfallversicherung | Altersversicherung | Kranken- und Hilfskassen | besondere Versicherung für Lokomotivführer und Heizer | Krankenversicherung | Wittwen- und Waisenkasse | Sparkassen | | | |
| | £ | £ | £ | £ | £ | £ | £ | £ | £ | £ | Frcs. | |
| Great Eastern | 8 222 | 10 970 | 5 886 | 6 240 | 2 500 | — | — | — | — | 33 798 | 844 950 | 1,18 |
| Great Northern | 11 923 | — | — | — | — | — | — | — | — | 11 923 | 298 075 | 0,41 |
| Great Western | 23 044 | — | — | — | 2 000 | 4 542 | 8 258 | 2 000 | — | 39 864 | 996 600 | 0,70 |
| North Western | 19 319 | 27 846 | — | — | — | — | — | — | — | 47 165 | 1 179 125 | 0,66 |
| South Western | 17 173 | — | — | — | 1 746 | — | — | — | — | 18 919 | 472 975 | 0,75 |
| Midland | 32 817 | — | — | — | — | — | — | — | — | 32 817 | 820 425 | 0,55 |
| North Eastern | 12 730 | — | — | — | — | — | — | — | — | 12 720 | 318 250 | 0,28 |
| South Eastern | 2 897 | — | — | — | — | — | — | — | 316 | 3 213 | 80 325 | 0,23 |
| London Chatham | 1 979 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 979 | 49 975 | 0,22 |
| London Brighton | 8 000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 000 | 200 000 | 0,48 |
| Lancashire and Yorkshire | 13 250 | — | 1 500 | — | — | — | — | — | — | 14 750 | 368 750 | 0,52 |

Anmerkung: Die Zahlen sind den „Railway News“ vom 21. Mai 1898 entnommen. Wir heben noch hervor, dass in England, wo die Selbstversicherung sehr ausgebildet ist, die Eisenbahngesellschaften die Einrichtung von Kranken-, Hilfs-, Pensionskassen usw. im allgemeinen nicht auf sich nehmen. Diesen Bedürfnissen entsprechen Kassen, welche entweder von dem Personal selber oder von besonderen Gesellschaften begründet worden sind. Die Eisenbahngesellschaften beschränken sich darauf, diesen Kassen Zuschüsse zu überweisen, die entweder feste jährliche sind, oder nach der Zahl der Kassenmitglieder bemessen werden.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte Uebersicht der **Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Juni d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im Juni 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 461,92 km.

| Einnahme | im ganzen | gegen das Vorjahr | auf 1 km | gegen das Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|---|
| | ℳ | ℳ | ℳ | ℳ | % |
| für alle Bahnen im Juni d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 42 733 221 | + 2 344 426 | 1 027 | + 34 | + 3,42 |
| aus dem Güterverkehre | 85 304 342 | + 5 039 535 | 2 014 | + 76 | + 3,92 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 107 247 619 | + 5 467 116 | 3 026 | + 85 | + 2,89 |
| aus dem Güterverkehre | 221 718 015 | + 13 174 809 | 6 144 | + 231 | + 3,91 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 34 170 713 | + 2 227 317 | 5 585 | + 278 | + 5,24 |
| aus dem Güterverkehre | 65 759 594 | + 1 189 504 | 10 573 | — 19 | — 0,18 |

— **Zum Wagenmangel in Oberschlesien.** Unsere Annahme in Nr. 54 S. 938 d. Ztg., dass der in den Tagen vom 13. bis 15. d. Mts. in Oberschlesien eingetretene Wagenmangel nur ein vorübergehender sein und der Bedarf durch Heranziehung von Wagen aus anderen Bezirken bald gedeckt werden dürfte, hat sich vollauf bestätigt; denn es sind im oberschlesischen Kohlenrevier an den darauffolgenden Arbeitstagen (17., 18. und 19. d. Mts.) die sämmtlichen angeforderten Kohlen- und Kokswagen (5 888 bezw. 5 965 und 6021 Stück) rechtzeitig gestellt worden.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Krefelder Eisenbahn** für das Geschäftsjahr 1898/99 stellten sich die Betriebseinnahmen auf 525 857 ℳ (gegen 477 599 ℳ im Vorjahre), wovon u. a. auf den Personenverkehr 238 542 (222 988) ℳ und auf den Güterverkehr 252 191 (226 863) ℳ entfallen. Demgegenüber sind die Ausgaben mit 343 867 (327 912) ℳ gleich 65,15 (68,44) % der Einnahme um 15 954 ℳ gegen das Vorjahr gestiegen durch die infolge des umfangreicheren Verkehres gesteigerten Betriebskosten sowie durch Gehaltserhöhungen des Personals. Der Ueberschuss aus dem Betrieb beziffert sich auf 185 491 (153 029) ℳ. Letztere Summe soll folgende Verwendung finden: Verzinsung und Tilgung der Anleihe 27 010 (27 000) ℳ, Erneuerungsbestand 45 869 (43 226) ℳ, Rücklage 5 000 (3 600) ℳ, Sonderrücklage 3 784 (3 070) ℳ, Eisenbahnabgabe 3 333 (2 210) ℳ, 5 (4⁴/₅) % Dividende gleich 100 000 (720 000) ℳ und Vortrag 494 (1 922) ℳ.

— Ueber **ostpreussische Kleinbahnprojekte** entnehmen wir der „Voss. Ztg.“ vom 18. d. Mts. folgendes:

Zu den Mitteln, durch welche die östlichen Provinzen der Monarchie wirthschaftlich erschlossen und gehoben werden sollen, zählt in hervorragendem Maasse die Ueberspannung mit einem Netze von Kleinbahnen. Insbesondere in Ostpreussen, wo das Eisenbahnwesen noch wenig entwickelt ist, soll in dieser Weise vorgegangen werden.

Zunächst hat die ostpreussische Südbahngesellschaft in den Kreisen Rastenburg und Sensburg den Bau und Betrieb der Kleinbahnstrecken Rastenburg-Wenden-Barten-Skandlack und Wenden-Wolfsdorf-Drengfurt sowie Rastenburg-Reinsdorf-Stadtwald und Reinsdorf-Hinzenhof, ferner Hinzenhof-Eichmedien-Salpkeim-Kreisgrenze und Bosemb-Pfaffendorf-Sensburg beschlossen und, soweit diese Bahnen bereits eine längere Thätigkeit ausüben konnten, mit ihrem Betrieb bemerkenswerthe Erfolge erzielt. Die Kleinbahnen haben der Hauptstrecke der Bahn die reichen Bodenschätze der Umgebung rasch, bequem und billig zugeführt und dadurch den Gesammtverkehr, sowie die Rentabilität der Bahn gehoben.

Die private Thätigkeit allein reicht aber nicht aus, um überall dort Kleinbahnunternehmungen erstehen zu lassen, wo ein Bedürfniss hierzu anerkannt ist. Es hat sich daher der Staat auf Grund des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom Jahre 1892 bereit erklärt, sich an diesen Unternehmungen in der Provinz Ostpreussen in erheblichem Maasse zu betheiligen. Auch durch die neue Kleinbahnvorlage, die noch in der gegenwärtigen Sitzungsperiode an den preussischen Landtag gelangen soll, wird eine beträchtliche Summe der Förderung ostpreussischer Kleinbahnen gewidmet sein.

Am weitesten sind die Vorarbeiten für Kleinbahnunternehmungen in den Kreisen Insterburg, Darkehmen, Ragnit,

Labiau, Niederung und Tilsit vorgeschritten, für die auch die finanziellen Unterlagen dank der Opferwilligkeit der Kreise, der Provinz und der an fast allen schwebenden Projekten betheiligten Ostdeutschen Kleinbahn-Aktiengesellschaft bezw. Bau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. gesichert ist. Sobald die bestimmt zu erwartende staatliche Beihilfe gewährt wird, dürfte, also wohl noch im Herbst d. J., mit dem Bau der folgenden oder doch wenigstens einer der folgenden Kleinbahnstrecken begonnen werden: Insterburg-Trempen bezw. Lindenhof (in den Kreisen Insterburg und Darkehmen), Insterburg-Kaukern-Kraupischken (in den Kreisen Insterburg und Ragnit), Insterburg-Mehlauken-Piplin (in den Kreisen Insterburg und Labiau) und Insterburg-Gross-Skaisgirren (in den Kreisen Insterburg und Niederung.) Wie sich hieraus ergibt, ist der Kreis Insterburg als Mittelpunkt der neuen Kleinbahnunternehmen in Aussicht genommen. Etwa die Hälfte des Bau- und Betriebskapitals wird der Staat übernehmen müssen, während sich die Provinz und die Kreise mit etwa je einem Viertel des Anlagekapitals betheiligen.

In den wiederholten Besprechungen sind die Bedingungen der Unterstützung des Kleinbahnbaues seitens der Provinz grundsätzlich festgesetzt. Hiernach kann diese Unterstützung geschehen durch Uebernahme der Vorarbeiten, durch Einräumung unentgeltlicher Benutzung der Provinzialchausseen und durch Gewährung von Baarmitteln. Im besonderen kann der Provinzialausschuss ermächtigt werden, die Vorarbeiten für den Bau von Kleinbahnen auf Kosten des Provinzialverbandes mit der Maassgabe ausführen zu lassen, dass die Antragsteller verpflichtet sind, die Hälfte der hierdurch entstehenden Kosten zu übernehmen. Wird eine Kleinbahn innerhalb fünf Jahren nicht ausgebaut, so hat der Antragsteller gegen Rückgabe der Vorarbeiten die von der Provinz verauslagten Vorarbeitskosten zurückzuzahlen.

Voraussetzung für die unentgeltliche Benutzung der Provinzialchausseen und für die Gewährung von Baarmitteln ist vor allem die Ausbauwürdigkeit der Linie im öffentlichen Verkehrsinteresse, die Betheiligung des Kreisverbandes, in welchem der Bau zur Ausführung gelangt oder dem Kreise angehöriger Korporationen mit Leistungen, deren Werth mindestens der von dem Provinzialverbande gewährten Beihilfe entspricht, die Wahrung eines dem öffentlichen Interesse entsprechenden Einflusses der Provinzialverwaltung auf den Bau, den Betrieb und die sonstigen, die Rentabilität des Unternehmens bedingenden Einrichtungen, die Zulassung der unentgeltlichen Benutzung der öffentlichen Wege des Kreises und der Gemeinden innerhalb der technisch zulässigen Grenzen und schliesslich die Einräumung des ausschliesslichen Vorrechtes auf den Erwerb der Bahn seitens des Unternehmers oder der betheiligten Kreise und Gemeinden an die Provinz unbeschadet des gesetzlichen Vorkaufsrechtes des Staates. Die Gewährung von Baarmitteln geschieht entweder durch die Bewilligung fortlaufender Zuschüsse oder durch die Gewährung von Anlagekapital, Uebernahme von Aktien usw. Die Betheiligung durch Aktienübernahme darf in der Regel mit einem Viertel bis höchstens einem Drittel des Anlagekapitals erfolgen.

Auf Grund dieser allgemeinen Bedingungen wird die Provinzialverwaltung von Ostpreussen sich weiter an der wirthschaftlichen Aufschliessung der Provinz durch Beihilfen zum Bau von Kleinbahnen betheiligen. Bereits in nächster Zeit dürfte sich eine Aktiengesellschaft bilden, die den Bau von Kleinbahnen innerhalb der Provinz Ostpreussen oder in einzelnen Theilen derselben in die Hand nimmt.

— Unter dem Vorsitze des Generaldirektors von Ebermayer fand am 18. d. Mts. in München die 44. Sitzung des **bayerischen Eisenbahnrathes** statt. Zu der vorgelegten Zusammenstellung der mit ministerieller Genehmigung vom 16. Januar bis 15. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarife gab Kommerzienrath Steinbeis seiner Befriedigung Ausdruck, dass mit der für die Ausfuhr von Holzstoff und Holzzellstoff eingeführten Frachtermässigung die vom Vereine der Holzinteressenten geltend gemachten Wünsche in einer Richtung Erfüllung gefunden hatten; um so mehr müsse er im Interesse der bedrängten Sägeindustrie die Bitte hieran knüpfen, dass den Anträgen der Holzinteressenten, wonach die Frachtsätze für das Fabrikat jenen für Rohholz thunlichst gleichzustellen wären, in weiterem Umfange Rechnung getragen werde.

Seitens der Generaldirektion wurde darauf hingewiesen, dass diese Frage, wie bereits früher mitgetheilt worden sei, den Gegenstand der Untersuchung der einschlägigen Ministerien bilde.

Ausserhalb der Tagesordnung wurde eine Anfrage des Baron von Soden-Fraunhofen betreffs der Vorverhandlungen, welche z. Zt. wieder über die Frage der Reform der Personentarife schwebten, vom Generaldirektor von Ebermayer dahin beantwortet, dass allerdings auf Anregung des Reichseisenbahnamtes Verhandlungen zwischen den deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz eingeleitet worden seien, um eine gemeinsame Reform der Personentarife, namentlich im Sinne einer Vereinfachung derselben und der Beseitigung der zur Zeit bestehenden vielfachen Ausnahmetarife herbeizuführen. Wegen des vertraulichen Charakters dieser Verhandlungen könnten Mittheilungen über dieselben im einzelnen nicht gemacht werden. Er könne jedoch soweit Aufschluss geben, dass in Beziehung auf eine Vereinfachung der Personentarife im allgemeinen grundsätzliches Einverständniss unter den Regierungen bestehe. Dagegen werde sich eine Vereinheitlichung der Grundtaxen, da die Verhältnisse in dieser Richtung in Süd- und Norddeutschland zu verschieden liegen, kaum ermöglichen lassen. Ueber diese Frage hätten daher unter den süddeutschen Regierungen besondere Verhandlungen unter Betheiligung des Reichseisenbahnamtes stattgefunden. Ueber den Verlauf derselben habe der württembergische Minister des Aeussern im württembergischen Landtage ausführliche Mittheilungen gemacht, welche durch die Tageszeitungen bekannt geworden seien und welchen weiteres nicht mehr beigefügt werden könne. Zu einem abschliessenden Ergebnisse hätten die eingeleiteten Verhandlungen noch nicht geführt.

Hierauf wurde seitens der Herren: Baron v. Soden, Baron v. Cetto sowie Kommerzienrath Weidert dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass vor der endgültigen Entscheidung dieser Frage der Eisenbahnrath rechtzeitig gehört werde. Sodann gelangte noch der Entwurf der Winterfahrordnung 1899/1900 zu Berathung und endgültigen Festsetzung.

— In der Angelegenheit der **Personentarifreform** und der bevorstehenden **süddeutschen Eisenbahngemeinschaft** ist ein neuer, sehr wichtiger Schritt zu verzeichnen. Die Finanzkommission der württembergischen Abgeordnetenkammer hat in ihrer Sitzung am Montag, der auch der Ministerpräsident v. Mittnacht und der Präsident v. Balz beiwohnte, einstimmig eine Erklärung beschlossen, die auch dem Plenum des Abgeordnetenhauses zur Annahme unterbreitet werden soll. In dieser Erklärung heisst es:

Die Kammer der Abgeordneten begrüsst im allgemeinen wirthschaftlichen und sozialen Interesse ein Zusammengehen der Eisenbahnverwaltungen von Bayern, Württemberg, Baden und den Reichslanden zum Zweck einer gemeinsamen Reform des Personentarifes in der Richtung einer Vereinfachung und Verbilligung, und zwar durch Einführung billigerer, in der Hauptsache auf die Sätze der bisherigen Ausnahmetarife zu ermässigenden einheitlichen Fahrgeldgrundtaxen und unter Wegfall der grossen Mehrzahl der bestehenden, meist nur den bemittelteren Klassen zu gute kommenden Begünstigungstarife. Die Abgeordnetenkammer erblickt in diesen der Tarifgemeinschaft vorgezeichneten Zielen den Weg zur Verwirklichung ihrer schon wiederholt, zumal bei den Berathungen des Eisenbahnetats in den Jahren 1895 und 1897 in dieser Richtung ausgesprochenen Reformwünsche, aber auch einen weiteren Schritt zur Herbeiführung eines einheitlichen Personentarifsystemes für ganz Deutschland, wie ein solches im Sinne der in Artikel 45 der Reichsverfassung als anzustrebendes Ziel für das deutsche Tarifwesen erwähnten „möglichsten Gleichmässigkeit und Herabsetzung der Tarife" liegt.

Hinsichtlich der erwünschten Reformen im einzelnen wurden in der Kommission von allen Seiten Forderungen gestellt, die durchweg hinsichtlich der Ermässigung noch weiter gingen, als sie der Ministerpräsident in seiner ersten, so grosses Aufsehen erregenden Rede in Aussicht gestellt hatte. Während dieser nämlich für die III. Klasse einen Einheitssatz von 2,5 ₰ oder höchstens 2,3 ₰ angesetzt hatte, verlangte die Kommission, den Kilometerfahrpreis bis auf 2 ₰ für das Kilometer herabzusetzen, und auch die Schnellzugzuschläge vollständig zu beseitigen. Der Ministerpräsident konnte demgegenüber schon jetzt die erfreuliche Erklärung abgeben, dass der Zweipfennigsatz wenigstens für den Nahverkehr in Aussicht genommen sei, und dass der Schnellzugzuschlag, wenn auch nicht ganz aufgehoben, so doch ganz wesentlich ermässigt werden würde. Auf diese Erklärung hin beschloss die Kommission, von jedem weitergehenden Verlangen abzusehen, um das möglichst baldige Zustandekommen der Tarifreform und der Tarifgemeinschaft der süddeutschen Staaten und der Reichslande auch ihrerseits in jeder Weise zu fördern.

Am 19. d. Mts. folgte der Kommissionssitzung gleich die Verhandlung im Abgeordnetenhause. Dieses nahm mit grosser Mehrheit die Anträge der Finanzkommission zur Reform des Personentarifes an. Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht erklärte, unter den äussersten Satz von 2,3 ₰ III. Klasse könne man keinenfalls heruntergehen, die IV. Klasse könne man nicht einführen, im Nahverkehr der III. Klasse solle indessen der 2 ₰-Satz angenommen werden. Das Reichseisenbahnamt leite die Verhandlungen der süddeutschen Verwaltungen. Diesen Vereinbarungen würde auf dem Personenverkehrsgebiete bald eine Vereinigung aller deutschen Eisenbahnverwaltungen folgen. Wir kommen auf die Sache in nächster Nummer ausführlicher zurück.

— Wie auf den preussischen Staatsbahnen und neuerdings auch auf den sächsischen Staatsbahnen (s. Nr. 49 S. 864 d. Ztg.) führen schon seit vielen Jahren auch auf den **badischen Staatseisenbahnen** sämmtliche zur Personenbeförderung bestimmte Züge **Rettungskasten**, welche die zur Beseitigung der allernächsten Lebensgefahr und zu Nothverbänden erforderlichen Mittel enthalten. Ausserdem sind auch auf deren Stationen mit ausgedehnterem Betriebe neben Krankentragbahren grosse Rettungskasten hinterstellt, welche nicht allein die Ermöglichung der allerersten Hilfe durch Laien (Nichtärzte), sondern auch die der abschliessenden ersten Hilfe durch Aerzte bezwecken. In neuerer Zeit ist der Inhalt der Rettungskasten erweitert und vermehrt und die Anordnung getroffen worden, dass Verbandstoffpackete (Mull und Watten), deren Sterilisationsvermerk ergibt, dass sie schon über ein Jahr lagern, gegen neue Verbandstoffe umzutauschen sind. Zehn Stationen, auf denen sich Betriebswerkstätten befinden, halten seit dem Jahre 1881 fortgesetzt einen Hilfswagen bereit, welcher neben den bei Unfällen erforderlichen Hebewerkzeugen und Materialien auch einen Verbandkasten, Tragbahren, Beleuchtungsgegenstände usw. enthält. In den letzten Jahren sind nach und nach neue Hilfswagen hergerichtet worden; die Ausrüstung dieser Wagen wurde verbessert und vermehrt. Zur Unterweisung des Personals in der ersten, bis zum Eintreffen des Arztes erforderlichen Hilfeleistung werden auf vielen Stationen alljährlich für Beamte und Arbeiter gemeinsame Unterrichtskurse und praktische Uebungen durch die Bahnärzte abgehalten. Bei diesem Unterricht werden seit dem vorigen Jahre auch die in der litterarischen Anstalt von L. Handorff in Kiel erschienenen Esmarch'schen Tafeln (grosse anatomische Abbildungen des menschlichen Körpers) mit Nutzen gebraucht.

— **Eisenbahnfreifahrten für die Vertreter der Presse.** Auf dem kürzlich abgehaltenen Journalisten- und Schriftstellertage in Zürich hatte der Verein „Dresdener Presse" beantragt, beim deutschen Reichseisenbahnamt dahin vorstellig zu werden, „dass in Zukunft den Besuchern der internationalen Presskongresse und der deutschen Journalisten- und Schriftstellertage, die sich als Mitglieder und Besucher dieser Kongresse bezw. Tage ordnungsgemäss ausweisen können, auf den der Oberaufsicht des deutschen Reichseisenbahnamtes unterstehenden deutschen Eisenbahnen freie Fahrt II. Klasse für Hin- und Rückreise gewährt werde."

Die Begründung erging sich in Anklagen gegen die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die mit der Nichtgewährung freier Fahrt zu den internationalen Presskongressen unter den europäischen Kulturstaaten ziemlich allein stünden.

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass auf dem Journalisten- und Schriftstellertage in Zürich der Antrag des Vereins „Dresdener Presse" nicht die geringste Unterstützung fand. Man erachtete diesen Antrag für gänzlich aussichtslos oder doch mindestens für unzeitgemäss und verwarf ihn schliesslich mit Rücksicht auf seine ungeschickte und unpassende Begründung. Voraussichtlich dürfte der Antrag in absehbarer Zeit nicht wieder auf die Tagesordnung gestellt werden. Wenn in anderen Ländern den Vertretern der Presse freie Fahrt gewährt wird, so besteht für die deutschen Eisenbahnverwaltungen kein Anlass, auch ihrerseits ein ähnliches Vorrecht anzuerkennen, durch das in Deutschland ein seit dem Vorwiegen des Staatsbahnsystems überall festgehaltener Grundsatz in einer wegen der weiteren Folgen geradezu bedenklichen Weise durchbrochen würde. Dieser Grundsatz besteht darin, dass auf den deutschen Staatsbahnen nur den Eisenbahnbediensteten und denen, die im unmittelbaren Interesse der Eisenbahnverwaltung reisen, freie Fahrt gewährt wird. Ausnahmen von dieser Regel bestehen nur aus politischen Gründen zu Gunsten der Angehörigen parlamentarischer Körperschaften. Selbst für Wohlthätigkeits- und gemeinnützige Zwecke werden nur gewisse Ermässigungen, niemals aber freie Fahrt gewährt.

Würde von diesem Grundsatze zu Gunsten einzelner Vereine, Kongresse usw. abgegangen, so wäre bei der Ausbildung des Vereinslebens in Deutschland und bei der grossen Zahl der innerhalb Deutschlands als des im Herzen von Europa gelegenen Landes tagenden internationalen Vereinigungen eine Grenze unmöglich zu ziehen. Die Eisenbahnverwaltungen würden mit solchen Anträgen geradezu überschwemmt werden. Den Vereinigungen der Presse eine Sonderstellung einzuräumen, wäre ganz unthunlich. Was man ihr gewährte, könnte wissenschaftlichen, gemeinnützigen, vaterländischen Versammlungen keinenfalls vorenthalten werden. In dieser Erkenntniss ist denn auch der deutsche Journalisten- und Schriftstellertag in Zürich über den sonderbaren Antrag des Vereins „Dresdener Presse" zur Tagesordnung übergegangen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsassessor Albrecht, Mitglied der Eisenbahndirektion in Posen, ist zum Regierungsrath ernannt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Der Ausgleich und die Gehaltsregulirungen.** Mit dem in naher Zeit bevorstehenden Abschluss der Ausgleichsvereinbarungen zwischen Oesterreich und Ungarn sind auch die verschiedenen Gehaltsregulirungsfragen wieder der Verwirklichung näher gerückt. Was zunächst die Gehaltsregulirung der Staatsdiener anbelangt, so ist wohl anzunehmen, dass dieselbe, wiewohl hierüber ein offizieller Beschluss noch nicht gefasst ist, gleichzeitig mit der Einführung der erhöhten Zuckersteuer — also mit dem 1. August d. J. — in Kraft treten dürfte. In Bezug auf die Gehaltsregulirung bei den Staatsbahnen ist wohl daran festzuhalten, dass der Eisenbahnminister seinerzeit im Parlamente von den eingeleiteten Verhandlungen mit den betheiligten Centralstellen Mittheilung machte und daran die Hoffnung knüpfte, dass diese Frage wohl im Laufe dieses Jahres der Lösung zugeführt sein werde.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien hielt dieser Tage eine Sitzung ab, in welcher der Eisenbahnminister zunächst der Eröffnung der unteren Wienthallinie bis zum Praterstern gedachte; er hob mit lebhafter Anerkennung, welcher die Versammlung beistimmte, die umsichtige und hingebende Mühewaltung sämmtlicher beim Betriebe der Stadtbahn thätigen Organe der Staatsbahndirektion Wien hervor, welcher es zu danken ist, dass die grossen Schwierigkeiten bei der Abwickelung des neuartigen, zeitweilig überaus gesteigerten Verkehres überwunden werden konnten.

— **Eisenbahneröffnungen.** Am 9. d. Mts. wurde die 38,9 km lange normalspurige Lokalbahn Rakonitz-Mlatz eröffnet. Die Linie beginnt in der Station Rakonitz (Gemeinschaftsstation der Linie Rakonitz-Luzna-Lischau der Buschtêhrader Eisenbahn und der Linien Rakonitz-Beraun und Rakonitz-Petschau der österreichischen Staatsbahnen) und führt unter Mitbenutzung einer 1,3 km langen Theilstrecke der letztgenannten Linie nach der Station Mlatz (Anschlussstation der Linie Pilsen-Dux A. T. E. der österreichischen Staatsbahnen). Ferner wurde am 15. Juli d. J. die im Betriebe der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft stehende Lokalbahn Brandeis a/E.-Neratowitz, welche an die Station Brandeis a/E. der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft und an die Station Neratowitz der böhmischen Nordbahn anschliesst, eröffnet.

— Die bisherige Gestaltung der **Verkehrsverhältnisse der Südbahn** in diesem Jahre ist geeignet, den Aktionären bessere Aussichten zu eröffnen. Die bis Ende Juni erzielten Einnahmen sind schon nach den vorläufigen Ausweisen um mehr als 1 000 000 fl. höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres und ist es auf Grund der bisherigen Erfahrungen kaum zweifelhaft, dass die endgültigen Ziffern dieses Mehr nicht unerheblich steigern dürften. Ueberdies ist es angesichts des herrschenden Geschäftsaufschwunges wahrscheinlich, dass die Verkehrsverhältnisse eine Verschlechterung nicht erfahren werden, zumal die Ernteaussichten in Ungarn im allgemeinen, und besonders im Südbahngebiete recht günstige sind. Da auch das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben sich voraussichtlich günstiger gestalten wird wie im abgelaufenen Jahre, so dürfte das Mehr der Betriebseinnahmen auch in dem verfügbaren Ueberschusse zum Ausdrucke kommen und wird die Besserung des Erträgnisses mehr und mehr ins Gewicht fallen, wenn die seitens der Gesellschaft in der Steuerfrage ergriffenen bezw. noch zu ergreifenden Rechtsmittel von Erfolg begleitet sein sollten.

— Vor kurzem hat, wie verlautet, eine Konferenz der Vertreter der österreichischen Staats- und Privatbahnen sowie des österreichischen Lloyd in der Angelegenheit der **Herabsetzung der Zuckertarife für die Ausfuhr** stattgefunden. Da nämlich die indischen Retorsionszölle sich auf 1,40 fl., bezw. 1,46 fl. und 2,10 fl. für 100 kg. belaufen, also fast gleich mit der österreichischen Ausfuhrprämie sind, so ist hierdurch die österreichische Zuckerausfuhr nach Indien ernstlich gefährdet, wenn auch für die erste Zeit das vollkommene Erlöschen der Zuckerausfuhr nicht zu erwarten steht. Aus diesem Grunde muss für die österreichische Zuckerindustrie ein neues Absatzgebit gefunden werden.

Seitens der österreichischen Staatsbahnen lag bei der Konferenz der Antrag vor, die Zuckerausfuhr nach Japan durch Einführung von Bahnsätzen bis Triest zu fördern, welche auf einer Grundlage von 0,18 Heller für 100 kg und 1 km beruhen. Die Staatsbahnen sind um so dringender für die Einführung dieser äusserst ermässigten Sätze, als auch Deutschland die Verbreitung seiner Erzeugnisse in Japan kräftigst betreibt. Das Ergebniss der Verhandlungen war dem Vernehmen nach vorläufig ein verneinendes.

Vor allem erklärte der Vertreter des österreichischen Lloyd, dass zu einer Herabsetzung der Lloydsätze kein Bedürfniss vorliege. Anders stünde die Sache, wenn blos die österreichischen Landfrachtsätze ermässigt würden. Der Hamburger Wettbewerb komme nicht in Frage, denn Hamburger Raten sind höher als die Triester. Der Vorsprung von 6 sh., welchen Triest in der Seefracht hat, genüge vollkommen, dem Hamburger Wettbewerb zu begegnen. Auch die Vertreter der Privatbahnen sprachen sich gegen die vorgeschlagene Einführung von Frachtsätzen auf der Grundlage von 0,18 Heller für 100 kg und 1 km aus. So meinte der Vertreter der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dass die an seinen Linien gelegenen Zuckerfabriken für ihr Erzeugniss genügend verbreiteten Absatz finden. Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft nahm bezüglich der mährischen Zuckerindustrie den gleichen Standpunkt ein und bemerkte, dass für die böhmische Zuckerindustrie ohnehin ein Einheitssatz von 0,197 zugestanden sei. Auch die Vertreter der österreichischen Nordwestbahn und Südbahn erklärten einer so weitgehenden Ermässigung nicht zustimmen zu können und musste infolgedessen die Entscheidung dieser Frage bis auf weiteres vertagt werden.

— **Valsugana - Eisenbahn.** Die ordentliche Generalversammlung wurde am 15. d. Mts. abgehalten. Nach dem für 1898 vorgelegten Berichte kann das Geschäftsergebniss des abgelaufenen Betriebsjahres, trotzdem die Betriebsrechnung eine Steigerung des Personenverkehres und ein Erhöhung der Einnahmen ausweist, nicht befriedigend genannt werden, insbesondere deshalb, weil es der Eisenbahn an dem nöthigen Güterverkehr fehlt, und eine wesentliche Besserung in dieser Richtung erst für den Zeitpunkt zu erhoffen sei, mit dem die Bahn, die dermalen auf den blossen Lokalverkehr angewiesen ist, durch Anschluss an das italienische Eisenbahnnetz zu einer internationalen Durchgangslinie umgewandelt sein wird. Die etwa 30 km lange Verbindungsstrecke Tezze-Bassano liegt auf italienischem Gebiete und steht der Gesellschaft daher eine direkte Einwirkung auf den Ausbau dieser Linie nicht zu. Trotzdem beabsichtigt der Verwaltungsrath die Förderung dieser Angelegenheit nach Kräften anzustreben. Für das verflossene Geschäftsjahr musste die Staatsgarantie mit dem Betrage von 212 002 fl. in Anspruch genommen werden und konnte daher auf die Prioritäts- und Stammaktien eine Dividende nicht entfallen.

— Der **österreichische Eisenbahnbeamtenverein** hielt am 24. v. Mts. seine diesjährige ordentliche Hauptversammlung ab. Der Verein, welcher nahe an 4 400 Mitglieder zählt, hat auch im Jahre 1898 eine überaus rege und vielseitige Thätigkeit im Interesse des Eisenbahnbeamtenstandes entwickelt. An erster Stelle ist der in das Jahr 1898 fallenden Vollendung des vom Verein herausgegebenen, monumentalen Kaiserjubiläumswerkes: „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch ungarischen Monarchie“ und im Zusammenhange damit der Kurstiftung des österreichischen Eisenbahnbeamtenvereins zu gedenken. Die Kurstiftung verfügt heute über einen Fonds von etwa 17 000 fl., von welchen 7 000 fl. durch Spenden im Kreise von Eisenbahnbeamten und Eisenbahninteressenten und 10 000 fl. aus dem Erträgniss des Jubiläumswerkes eingegangen sind. Ueber die sonstige Thätigkeit des Vereins gibt die vom Verein herausgegebene Zeitschrift „Bahn frei“ am besten Aufschluss.

Unter den vielen Gegenständen, die neben allgemeinen Beamtenfragen im letzten Jahre eingehende Behandlung und aufmerksame Pflege im Verein, besonders in der Vereinszeitschrift „Bahn frei“ gefunden haben, seien hervorgehoben: Die Fragen der Vorbildung und Weiterbildung der Eisenbahnbeamten, der Eisenbahnakademie, der Dienstdauer und Ruhezeit im Eisenbahndienste, die Eisenbahnunfälle und Dienstpragmatik, Einbeziehung des Gehaltsfünftel in die Pensionsbemessung, die Urlaubsfrage, die Beförderungsverhältnisse bei den verschiedenen Bahnen. Ganz besondere Aufmerksamkeit hat das Vereinsorgan im letzten Jahre der so wichtigen, die ganze Beamtenschaft bewegenden Frage der Gehaltsregulirung gewidmet. In einer langen Reihe von Aufsätzen hat es zu dieser Frage, deren Erledigung für die Gestaltung der sozialen und wirthschaftlichen Lage des Eisenbahnbeamtenstandes auf lange Zeit hinaus bestimmend ist, Stellung genommen.

— Die **Nesselsdorfer Wagenfabrik** befasst sich schon seit längerer Zeit mit der Erzeugung von Automobilwagen, nachdem sie vorher durch ihre Organe eingehende Studien über diesen Fabrikationszweig in Frankreich hatte vornehmen lassen. Die genannte Wagenfabrik wird ihre Aufmerksamkeit vor allem darauf richten, einen Automobilwagen für den allgemeinen Gebrauch zu schaffen, da bisher die hohen Preise dieses Wagens dessen Verbreitung hemmen. So kostet in Paris ein Automobillandauer 8 000 Frcs., in Oesterreich stellten sich die Kosten eines solchen auf etwa 3 500 fl. Die Nesselsdorfer Fabrik wird zunächst bestrebt sein, Automobilwagen für den praktischen Gebrauch (Kohlenwagen, Ziegelwagen usw.) herzustellen. Wenn bei der Automobilfabrikation in Oesterreich Erfolge erzielt werden sollten, welche eine Erweiterung der Fabrikation nothwendig machen würden, so würde die Nesselsdorfer Wagenfabrik zu einer Kapitalsvermehrung schreiten. Gegenwärtig ist von einer solchen noch nicht die Rede. Der von einigen Blättern gemeldeten Errichtung von Zweigniederlassungen in Ungarn widerspricht das Kartell zwischen den ungarischen und österreichischen Wagenfabriken, welches ein Uebergreifen in die Wettbewerbsgebiete untersagt.

— Die **Transporteinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monate Mai d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

| Hauptbahnen | im Mai 1899 fl. | im Mai 1898 fl. |
|---|---|---|
| Ungarische Staatsbahnen | 6 708 400 | 6 887 586 |
| Südbahn (ungarische Linien) | 602 832 | 581 818 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. | 66 109 | 55 566 |
| Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie) | 46 531 | 406 337 |
| Mohács-Fünfkirchener E. | 63 274 | 49 043 |
| Fünfkirchen-Bárcser E. | 43 500 | 40 670 |
| Hauptbahnen zusammen | 7 930 646 | 8 021 020 |
| Lokalbahnen „ | 1 342 124 | 1 217 647 |
| insgesammt | 9 272 770 | 9 238 667 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Mai 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 482,4 (1898 6 816,8) km, zusammen somit 16 653,3 (1898 15 983,6) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 46 504 058 (1898 44 263 938) fl. Dieselbe ist demnach gegen das Vorjahr um rund 2 240 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 669,7 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen rund 280 100 fl. bezw. 1 553 900 fl. und auf die Lokalbahnen rund 406 000 fl.

— **Barcs - Pakráczer Eisenbahn.** Am 1. d. Mts. fand in Budapest die diesjährige ordentliche Generalversammlung der im Betriebe der Budapester Direktion der Südbahngesellschaft stehenden Eisenbahn Barcs - Pakrácz statt. Der Bericht der Direktion über das Betriebsjahr 1898 beschäftigt sich aufs eingehendste mit den vorgenommenen Bauten und Umgestaltungsarbeiten, von welchen besonders die behufs Hintanhaltung von Dammrutschungen auf der Hauptlinie angeführten Ergänzungsarbeiten hervorzuheben sind. Die Betriebsergebnisse der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre haben sich namhaft günstiger gestaltet. Das Roherträgniss belief sich auf 339 810,73 fl. (+ 18 285,27 fl. = 5,7 %), die Betriebsausgaben auf 215 669,60 fl. (— 30 759,53 fl. = 12,5 %), demnach ergibt sich für das Jahr 1898 ein Betriebsüberschuss von 124 141,13 fl. (+ 49 044,80 fl. = 63,5 %). Die Abnahme der Betriebsausgaben ist darauf zurückzuführen, dass infolge fortschreitender Konsolidirung des Bahnkörpers die Erhaltung des Unter- und Oberbaues auf ein geringeres Maass beschränkt werden konnte.

— **Lokalbahn Budapest - Szent - Lörincz.** Am 4. d. Mts. fand in Budapest eine ausserordentliche Generalversammlung der im Betriebe der Direktion der ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Budapest - Szent - Lörincz statt, in welcher die auf Grund des Gesetzartikels XII von 1899 konzessionirte Umgestaltung ihrer Linie auf elektrischen Betrieb und im Zusammenhange hiermit die Erhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft auf 3 127 400 Kr. beschlossen wurde. Gleichzeitig ermächtigte die Generalversammlung die Direktion, alle zu dieser Umgestaltung erforderlichen Maassnahmen vorzunehmen, so dass nach Erlangung der Baubewilligung der Umbau auf elektrischen Betrieb sofort in Angriff genommen werden wird.

— **Personalnachrichten.** Dem Direktor der ungarischen Staatsbahnen Sektionsrath Dr. Stetina wurde der Titel eines Ministerialraths verliehen.

## Luxemburg.

— **Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft.** Die Bahn, die bekanntlich an die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen gegen eine Pachtsumme für die Hauptlinien von 3 000 000 Frcs. verpachtet ist, vereinnahmte im Jahre 1898 insgesammt 14 220 000 Frcs. gegen 13 230 000 Frcs. im Vorjahre. Dagegen erforderten Zinsen und Tilgung der Schuldverschreibungen 2 480 000 (2 390 000) Frcs., Tilgung alter Aktien 61 000 (58 500) Frcs., Steuern 32 448 (32 645) Frcs. und Unkosten 82 872 (87 520) Frcs., so dass sich ein Reinertrag von 687 550 (674 174) Frcs. ergibt. Die Dividende auf die 47 955 alte Aktien beträgt 2,80 (2,78) %, während die 363 Vorzugsaktien feststehend 10 % erhalten Bei einem Aktienkapital von 25 000 000 Frcs. und 42 440 000 Frcs. Anleiheschuld und Subventionen ist das erste Netz mit 37 220 000 Francs, die Verlängerung der Nordlinie mit 17 800 000 Frcs. und die belgische Linie Spaa-Grenze mit 11 460 000 Frcs. in den Vermögensausweis eingestellt.

---

## Vereinsausland.

— Am 18. d. Mts. Abends 11 Uhr brach in der elektrischen Werkstätte des **Hauptbahnhofes zu Kopenhagen** Feuer aus. Das ganze Gebäude, in dem sich zahlreiche Werkstätten befanden, brannte binnen zwei Stunden nieder. Der Materialschaden ist bedeutend. Der Bahnverkehr ist nicht gestört.

— Vor dem schweizerischen Bundesgericht zu Lausanne haben am 18. d. Mts. die Verhandlungen über den **Rekurs der Nordostbahn gegen den Beschluss des Bundesrathes, betreffend Festsetzung des Anlagekapitals**, stattgefunden. Der Rekurs wurde insoweit als begründet erklärt, dass im Beschlusse des Bundesrathes die Bestimmung gestrichen werden soll, wonach die Baurechnung nur mit den im Rechnungsgesetz vorgesehenen Posten belastet werden darf, weil das Rechnungsgesetz auf die Berechnung des Anlagekapitals ebenso wenig Anwendung finde, wie auf die Festsetzung des Reinertrages. Nach Auffassung des Referenten und der Mehrheit des Bundesgerichts ist für die Feststellung des Begriffes „Anlagekapitals“ ebenso wie bei der Ermittelung des Reinertrages in erster Linie dasjenige maassgebend, was als Rückkaufsobjekt zu betrachten ist, nämlich die Eisenbahn nebst Zubehör, nicht aber die ganze Gesellschaftsunternehmung. Daher sind als ursprüngliches Anlagekapital die erstmaligen Herstellungskosten der bestehenden Einrichtungen anzusehen. Was nicht mehr vorhanden ist, wird nicht vergütet, und auf einen seither entstandenen Preisunterschied wird keine Rücksicht genommen. Im einzelnen werden gemäss dem Antrage der Nordostbahn unter die Baurechnungen aufgenommen die Leistungen, welche im Interesse der Bahnanlage und der Betriebseinrichtungen gemacht worden sind, also solche zum Zwecke des Loskaufes von lästigen Konzessionsbedingungen sowie Organisations-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten, welche mit der Anlage der Bahn oder mit späteren Erweiterungsbauten im Zusammenhang stehen, und Bauzinsen, und zwar auch solche für grössere Ergänzungsbauten.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen wies das Bundesgericht jedoch das Begehren der Nordostbahn ab, dass in die Baurechnung der Bauwerth eingegangener Bahnanlagen, sowie die Kosten für Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues einzustellen seien, dagegen wurde das Begehren um Einstellung der vom Betrieb bestrittenen Verwendungen zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen gutgeheissen, insofern dadurch eine Vermehrung oder wesentliche Verbesserung der bestehenden Anlagen im Interesse des Betriebes herbeigeführt wird.

Die Nordostbahn ist der Ansicht, dass zum Anlagekapital auch Anlagekosten im weiteren Sinne gehören; nämlich 1. sämmtliche Gründungskosten, 2. Geldbeschaffungskosten bei Emissionen von Aktien und Anleihen, 3. Kursverluste auf Anleihen, 4. die Subventionen für Brücken, Strassen, Nebenbahnen usw.

Das Bundesgericht lässt die Gründungskosten nur insoweit zu, als sie zur Ermöglichung der Bahnbauten nothwendig waren oder für dieselben Verwendung fanden. Die Aufnahme der Geldbeschaffungskosten und die Kursverluste auf Anleihen wird abgewiesen, weil sie nur die Finanzverwaltung des Unternehmens und nicht die Bahnanlage als solche berührten. Subventionen an Unternehmungen Dritter werden zugelassen, soweit sie im Interesse der Bahnanlage erfolgen.

— Der italienische Bautenminister ernannte eine Kommission zur Feststellung der dringendsten **Erneuerungen bei den drei Eisenbahnbetriebsgesellschaften** in der Zeit vom 1. Juli d. J. bis 30. Juni 1901 und überwies von den hierfür bestimmten 21 000 000 L. der Mittelmeerbahn 10 800 000 L., der Südbahn 8 600 000 L. und den sizilianischen Eisenbahnen 1 600 000 L. Mit den betreffenden Arbeiten soll sofort begonnen werden.

— **Eisenbahn von Kladova durch das Timokthal.** Die serbische Regierung beschäftigte sich in letzterer Zeit wieder eingehender mit dem Plane, welcher durch die Erbauung einer Brücke über die Donau bei Kladova und durch die ebenfalls geplante Timokthalbahn in Serbien einen direkten Verkehr der südlichen Balkanländer mit den Ländern im Osten jenseits der Donau durch Serbien ermöglichen sollte. Bekanntlich besteht zwischen Rumänien und Serbien eine Konvention, laut welcher diese geplante Donaubrücke dann zum Bau gelangen soll, wenn eine serbische normalspurige Bahn von Kladova aus durch das Timokthal die Verbindung mit den Bahnen der Balkanländer sicherstellt. Eine solche Bahn aber, die einen Kostenaufwand von 35 000 000 Frcs. erheischt, ist Serbien vorläufig nicht imstande zu bauen. Die gepflogenen Erhebungen ergaben, dass das Erträgniss einer normalspurigen Bahn, selbst nach mehreren Jahren die entsprechende Verzinsung der Baukosten von 35 000 000 Frcs. nicht ergeben könnten. Die Erhebungen wurden von einer belgisch-französischen Gesellschaft gepflogen, die sich erbot, eine schmalspurige Bahn so anzulegen, dass man jederzeit auf derselben Linie eine normalspurige bauen kann; ausserdem verzichtete sie auf eine staatliche Garantie der Zinsen. Die serbische Regierung wäre bereit, den Vorschlag zu genehmigen, wenn Rumänien darauf eingehen wollte, die in der Konvention bedingte normalspurige Bahn durch eine schmalspurige ersetzen zu lassen. Bei einer schmalspurigen Bahn ist aber ein direkter Verkehr der rumänischen Bahnen mit dem Bahnnetze der Balkanbahnen ausgeschlossen, ein Umstand, der den Bau der schmalspurigen Timokthalbahn sehr in Frage stellt, denn Rumänien wird sich kaum zu einer für seine Interessen so wesentlich nachtheiligen Abänderung der Konvention verstehen wollen, andererseits wird Serbien nicht leicht die Bedingung des Baues einer normalspurigen Bahn im Timokthale erfüllen können und wollen, weil dadurch eine längere Zeit dauernde Belastung seines Budgets entstehen würde.

— **Transafrikanische Bahn (Kap-Kairo).** Der Herausgeber der Londoner „Finanzchronik“ hat in dieser Zeitschrift, wie die „B. B.-Ztg.“ mittheilt, die Veröffentlichung einer Reihe von „Unterhaltungen mit Cecil Rhodes“ begonnen, die kurz nach der Rückkehr Rhodes' von Berlin anheben und bis zum Tage seiner Abreise nach Südafrika reichen werden. Rhodes hat bei diesen Unterhaltungen u. a. auch die während seiner Anwesenheit in Berlin gepflogenen Unterhandlungen bezüglich der Durchlegung der transafrikanischen Telegraphenlinie und der transafrikanischen Bahn (Kap-Kairo) durch das Gebiet der deutsch-ostafrikanischen Kolonie berührt und sich der obigen Quelle zufolge hierüber etwa wie folgt geäussert:

„Ich habe den Eindruck gehabt, dass man in Deutschland genau weiss, was man will. In der Telegraphenfrage sind wir schnell und glatt zu einer Vereinbarung gelangt. Was die Eisenbahn betrifft, so ist dies ein so bedeutendes und umfangreiches Unternehmen, dass mit einer Einigung im Prinzip schon viel gewonnen ist. Ob die Deutschen die Bahn durch Deutsch-Ostafrika selber bauen, ob sie selber die nöthigen Kapitalien finden werden oder ob sie später an mich herantreten werden wegen des Baues oder der Finanzirung, das ist noch nicht entschieden. Vielleicht sind dies auch Fragen von nebensächlicher Bedeutung gegenüber der Hauptsache, dass die Bahn durch das deutsche Gebiet geführt werden soll. Wir haben uns in Berlin über die grundlegenden Punkte ausgesprochen, und nun ist es zunächst Sache der Deutschen selbst, den geeigneten Weg zur Erreichung des Zieles zu erwägen. Und ich hege gar keinen Zweifel, dass sie ihn finden werden. Das Wesentliche an diesem Stande der Dinge ist die neue, offenkundige Thatsache, dass die hauptsächlichen kolonialen Interessen der beiden Reiche in der erfolgreichen Durchführung des nämlichen grossen Unternehmens vereinigt sind und damit auch beide in die Nothwendigkeit versetzt werden, das gemeinsame Werk vereint zu schützen und zu vertheidigen. Die bereits gesicherte Telegraphenlinie wird übrigens durch billige Tarifsätze allen zu gute kommen, die Kontrole der wichtigen Verkehrslinie wird der Trans-Continental Company übertragen werden. Nach meiner Schätzung wird die Bahn bis zum Tanganyika innerhalb fünf Jahren fertiggestellt werden können. Die Bestrebungen der Deutschen, Lokal- und Zweigbahnen in Ostafrika zu bauen, kommen der ganzen Sache nur zu gute und sind durchaus nicht gegen unsere Interessen.“

— **Ausstand der Angestellten der Brooklyner Strassenbahn und der drohende Eisenbahnerstreik.** Nach den neuesten Berichten aus Newyork ist der schon längere Zeit drohende Streik des Personals der Brooklyner elektrischen Strassenbahn endlich ausgebrochen. Weit über 10 000 Kondukteure, Kutscher und sonstige im Dienste der Brooklyner „Rapid Transit Company“ stehenden Leute sind in den Ausstand getreten und die

Folge davon ist, dass der Verkehr zwischen Brooklyn und Newyork vollkommen eingestellt werden musste.

Einer dem „Hamb. Corresp." zugegangenen Mittheilung aus Newyork vom 17. d. Mts. zufolge unterhandeln die Ausständischen mit den Angestellten der Brooklyner „Elevated Company Railway", um diese gleichfalls zum Eintreten in den Streik zu bewegen. Sollte ihnen das gelingen, so würde sich die Lage allerdings wesentlich zu ihren Gunsten ändern, denn die gesammte Bevölkerung Newyorks müsste unter einem längeren Einstellen des Betriebes dieser beiden den Hauptverkehr zwischen Newyork und Brooklyn vermittelnden Gesellschaften zweifellos leiden, und es ist nicht ihre Gewohnheit, in solchem Falle Rücksichten zu nehmen; sie würde in ihrer grossen Mehrzahl einfach von den Gesellschaften fordern, dass diese so gut sie könnten, sich mit ihren Angestellten abfänden, unter allen Umständen aber ihren Betrieb aufrecht erhalten. Aber dieser Ausstand scheint nur ein erstes Wetterzeichen zu sein und die Union nach mehrjähriger Ruhe wieder von einer Aera grosser Eisenbahnausstände bedroht zu werden. Bereits haben die Arbeiter, Angestellten und Beamten einschliesslich der Telegraphenbeamten der grossen Boston - Main - Eisenbahn und der Newyork · Newhaven- und Hartford - Eisenbahnen mit Ausstand gedroht, falls ihren Forderungen nicht Rechnung getragen würde und die Direktionen haben jedes Entgegenkommen rundweg abgelehnt. Es handelt sich in diesem Falle um 15 000 Angestellte. Die der Bostoner Linie haben bereits den Generalstreik votirt. Sollte derselbe ausbrechen, so würde dessen erste Folge die sein, dass die Neuenglandstaaten von dem Eisenbahnnetze der übrigen Union und Kanada vollständig abgeschnitten würden.

— **Attentat auf die Brooklyner Hochbahn.** Ein Versuch, den Damm der Hochbahn mit Dynamit zu sprengen, fand am 18. d. Mts. früh zwischen der 35. und 36. Strasse in Brooklyn statt. 10 Fuss des einen und 12 Fuss des anderen Pfeilers wurden zerstört und die benachbarten Häuser erschüttert. Kurz vor dem Attentat hatte ein Personenzug aus Coney Island die Linie passirt. Die Polizei begab sich sofort nach dem Hauptversammlungsort der Strassenbahnbediensteten, welche im Verdacht stehen, das Attentat ausgeführt zu haben, und verhaftete dort 22 Streikführer. Um 10½ Uhr war der durch die Dynamitexplosion angerichtete Schaden soweit ausgebessert, dass der Verkehr wieder aufgenommen werden konnte.

## Allgemeines.

— Aus den nun veröffentlichten **Verhandlungen des Friedenskongresses im Haag** sind einige das Eisenbahnwesen betreffende Beschlüsse von Interesse. Es soll in Zukunft nur das eigentliche bewegliche Staatseigenthum mit Beschlag belegt werden können, ebenso wie jedes auch Privaten gehörige Kriegsmaterial einschliesslich der Telegraphen, Telephone, Kabel, Eisenbahnen und Schiffe, doch sollen Telegraphen, Telephone, Eisenbahnen, Eisenbahnmaterial sowie Schiffe nach Beendigung des Krieges zurückerstattet werden. Was die staatlichen liegenden Güter anlangt, so soll sich der besetzende Staat nur als Nutzniesser des anderen Staates betrachten.

Eine interessante Verhandlung entspann sich über die neutralen Eisenbahnwagen. England hatte verlangt, dass alles in Feindesland aufgefundene Material an Eisenbahnwagen und -Maschinen sofort dem neutralen Staat zurückgegeben werden sollte, welchem Vorschlag gegenüber Oberst von Schwarzhoff eingehend in einer besonders berufenen Unterkommission ausführte, dass dieser theoretisch vielleicht berechtigte Wunsch im Kriege der Macht der Verhältnisse weichen müsse. Ein Besetzungsheer, das sein eigenes Material aus irgend welchen Gründen nicht heranziehen könne und im besetzten Gebiet fremdes Material vorfinde, müsse dies ohne Einschränkung gebrauchen können und eine Unterscheidung zwischen aufgefundenen neutralem und anderem Material sei schon aus technischen Gründen unmöglich. Schliesslich einigte man sich dahin, dass das fremde Material „sobald wie möglich" zurückzugeben sei, wogegen nichts einzuwenden ist.

— **Auf der Versuchsstrecke für elektrische Vollbahnen**, die die Firma Siemens & Halske in Gross-Lichterfelde angelegt hat, finden jetzt mit einem eigens zu diesem Zwecke gebauten Motorwagen Probefahrten statt. Der Wagen, der den Zug fortzubewegen hat, gleicht in seiner äusseren Form den gewöhnlichen Eisenbahnwagen, ist aber etwas kürzer als diese. Auf dem Verdeck befinden sich in einem nach hinten offenen grossen Blechgehäuse die Leitungen, aus denen die lange vertikale Kontaktstange mit drei übereinander stehenden horizontalen Auslegern hervorragt; denn die oberirdische Stromzuführung erfolgt wegen der grossen Spannung, die zu der Fortbewegung von Vollbahnzügen erforderlich ist, durch nicht weniger als drei an den Trägermasten angebrachte Leitungsdrähte, die ebenfalls übereinander liegen. An dem oberen Theil dieser Drähte schieben sich nun, ähnlich wie dies bei dem bekannten Bügel der elektrischen Strassenbahn der Firma Siemens & Halske geschieht, die drei Ausleger der Kontaktstange entlang und vermitteln so die Zuleitung einer ganz bedeutenden Strommenge in das Motorwerk des Wagens. Um die Drähte gegen Diebstahl zu sichern, steht an den Masten folgende Inschrift: „Diese Masten sind mit Hochspannungsleitungen versehen, deren Berührung mit Todesgefahr verbunden ist."

— **Eine eigenthümliche Bergkrankheit** sucht sich seit einiger Zeit unter den an der Jungfraubahn beschäftigten Arbeitern ihre Opfer. Einer der Ingenieure, dem sonst nie etwas gefehlt hat, begann, nachdem er 10 Tage in einer Höhe von 8 000 Fuss zugebracht, über ein äusserst unbehagliches Gefühl im Munde zu klagen. Das Leiden machte sich zuerst durch heftiges Zucken und Pulsiren der Zahnnerven bemerkbar. Von Stunde zu Stunde steigerten sich die Schmerzen. Das Zahnfleisch und die Wangen schwollen derartig an, dass das Gesicht des Heimgesuchten bis zur Unkenntlichkeit entstellt wurde. Fünf Tage dauerte dieser Zustand, dann verschwand die Krankheit ebenso allmählich, wie sie erschienen war. Seltsamerweise blieben keinerlei Defekte in den Zähnen zurück. Schweizer Ingenieure sowohl, wie italienische Arbeiter werden von diesem räthselhaften Uebel befallen.

— Die Budapester Firma Schäfer unternahm am 8. d. Mts. neue **Versuche mit drahtloser Telegraphie.** Den Anfang machte ein Versuch auf 11 km Entfernung und zwar von Fiume bis Abbazia mit gutem Erfolg. Am 6. d. Mts. wurden grössere Versuche auf der Strecke Fiume-Abbazia-Pola gemacht. Das Ergebniss war unerwartet gut, Marconi's Kohärer wurde gar nicht angewendet, sondern die neu erfundene Schäfer'sche Platte, welche einfacher und empfindlicher ist. Die Versuche fanden Nachts statt. Abgesendet wurden die Telegramme von dem Segelschiff „Spirito" im Fiumaner Hafen, empfangen wurden sie auf den Dampfschiffen „Stephanie", „Volosca" und „Tiburnia". Der Kapitän unterfertigte ein Protokoll, dass die Zeichen bis zur Luftlinie in der Entfernung von 62 km oder 34 Seemeilen von der Absendstation vollkommen deutlich gegeben wurden, obwohl die direkte Luftlinie auf der Fahrt durch zwei Landzungen von zwei Seiten abgesperrt wird. Marconi's Rekord ist um 11 km übertroffen. Es werden Vorbereitungen gemacht, um noch grössere Entfernungen zu erreichen und die Luftleitung an der Sendstation überflüssig zu machen, wodurch die bisherigen Masten, Leuchtthürme und Gerüste erspart würden.

— **Das schnellste Schiff der Welt** ist vorige Woche an der Tyne in See gestochen. Bisher war das Torpedoboot „Turbinia" als das schnellste Schiff bekannt, aber das eben ausgelaufene hat ihm den Rang abgelaufen. Es legt 37 Knoten (= 66,6 km) in der Stunde zurück, eine bisher unerreichte Leistung. Es hat eine Länge von ungefähr 100 Fuss (nahezu doppelt so viel wie die „Turbinia") und ist in jeder Beziehung grösser als die „Turbinia" angelegt, nämlich als achtschraubiger Dampfer mit etwa 12 000 Pferdekräften. Ein ähnliches Boot, das „Viper" heissen soll, wird eben im Auftrage der Admiralität gebaut.

— **Die Gründung der Stadt Alexandrowsk.** An der nurmanischen Küste, welche sich vom weissen Meer bis an die norwegische Grenze erstreckt, hat Russland eine neue Stadt gegründet, welche am 6. d. Mts. vom Grossfürsten Wladimir unter grossen Feierlichkeiten eingeweiht und auf den Namen Alexandrowsk getauft ist. Der Werth dieser unter dem 69. Breitengrade belegenen Stadt beruht darin, dass sie, obwohl am Eismeer belegen, doch infolge der Nähe des Golfstromes einen eisfreien Hafen besitzt, welcher nicht nur für Handels-, sondern auch für Kriegszwecke die Möglichkeit bietet, jederzeit in den atlantischen Ozean vorzudringen, von dem Russland mit seiner Küstenentwickelung an der Ostsee durch die leicht zu sperrenden Meerengen zwischen Schweden und der jütischen Halbinsel getrennt ist. Die Verbindung mit dem russisch-finnischen Eisenbahnnetz, dessen jetzt nächster Punkt das etwa 600 km entfernte Uleåborg in Finland ist, wird bereits geplant; bei der russischen Energie in diesen Dingen wird ihre Verwirklichung nicht lange auf sich warten lassen. Sie würde dann die nördlichste Bahn der Erde werden, da sie noch etwa zwei Breitengrade nördlicher reicht, als die im Bau begriffene Bahn aus Schwedisch-Lappland nach dem Ofotenfjord.

— Der Marineausschuss der französischen Kammer hat sich in den letzten Sitzungen mit der Frage des **Kanals von Narbonne nach Arcachon**, quer durch den Isthmus von Languedoc, beschäftigt, und es ist Thatsache, dass Marineminister Lamessan aus strategischen Gründen und mit gewichtigen Argumenten auf die Ausführung des Projektes zu dringen beabsichtigt. Man

rechnet für den Kanal 450 km Länge, 45 bezw. 64 m Breite, 9 m Tiefe, 825 000 000 Frcs. Kosten und hält 16 Schleusensysteme für nöthig, die auf 450 km Länge die Fahrgeschwindigkeit nicht zu sehr beschränken würden. Von Interesse sind die Gründe, die die französische Fachpresse für den Kanalbau anführt: Verdoppelung der Flottenkräfte, Umgehen von Gibraltar, grösserer Schutz der 2876 km betragenden Küstenentwickelung. Seit dem Vertrag, betreffend die Karolinen, so heisst es, besteht zwischen Spanien und Deutschland eine Abmachung, die Cadix zur Operationsbasis für eine deutsche Flotte macht; England und Deutschland würden sich gegebenen Falles gegen Frankreich leicht einigen. Die Trennung der französischen Mittelmeerflotte von der Nordflotte sei dann sicher, der neue Kanal würde ihr die Möglichkeit der Vereinigung unabhängig von Gibraltar gewähren. Man rechnet mit einem Ertrage von 50 000 000 Frcs. in den ersten Jahren, später mit einem sehr viel höheren.

— **Der jüngste Schnelldampferrekord.** Vom Norddeutschen Lloyd in Bremen geht folgende Drahtung ein: Bremen, 11. Juli. Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“ ist gestern um 2 Uhr 45 Minuten Nachmittags von Newyork in Cherbourg eingetroffen, nach einer glänzenden Reise, in der sämmtliche Rekorde geschlagen und ein neuer Schnelldampferrekord aufgestellt wurde. Dauer der Reise war 5 Tage 20 Stunden 55 Minuten. Geschwindigkeit im Durchschnitt 22,61 Knoten in der Stunde.

— **Weibliche Pferdebahnkondukteure.** Dem Bericht amerikanischer Blätter zufolge ist, wie der „B. L.-A.“ meldet, unter den Bewohnern von Madison im Staate Indiana eine regelrechte Revolte ausgebrochen. Die Veranlassung dazu hat die etwas ungerechtfertigt erscheinende Handlungsweise der städtischen Pferdebahngesellschaft gegeben. Als die Madisoner „Light Railway“ vor ungefähr zwei Jahren eingeweiht wurde, stellten die Direktoren, um mit ihrem Unternehmen ein wenig Sensation zu machen, ausschliesslich weibliche Kondukteure an. Vor kurzem wurde nun sämmtlichen Schaffnerinnen angekündigt, dass sie entlassen werden müssten, da man es doch für besser hielte, die betreffenden Stellen mit Männern zu besetzen. Als Grund führten die Herren an, dass sie mit ihrem femininen Personal schlechte Erfahrungen gemacht hätten. Die jüngeren Frauenspersonen „flirteten“ zu viel, die älteren wären zu empfindlich und alle zusammen seien nur selten pünktlich bei ihren „Trams“ gewesen. Die entlassenen Conductricen sind nun aber keineswegs gesonnen, so schnell das Feld zu räumen. Es gelang ihnen, zwei Drittel der Einwohnerschaft auf ihre Seite zu bekommen und in Gemeinschaft mit diesen Sympathisirenden wurden die bereits von männlichen Individuen geführten Pferdebahnwagen mit Steinen beworfen und in ihrer Fahrt dermaassen behindert, dass der Verkehr eingestellt werden musste. Da sich die Direktoren nun überzeugt haben, dass der grössere Theil der Bevölkerung den Kondukteuren im Unterrock günstig gesinnt ist, wird ihnen nichts übrig bleiben, als die fortgeschickten Mädchen sammt und sonders wieder einzustellen.

— Ueber **Wanderraupen als Hinderniss des Eisenbahnverkehres** berichtet die „Oppelner Ztg.“: Einen unfreiwilligen Aufenthalt erlitt Zug 463 am 11. d. Mts., welcher den hiesigen Bahnhof um 8 Uhr 48 Minuten früh verlässt, bei Station Trentschin-Königshuld. Hinter Trentschin waren aus dem Walde Wanderraupen in so enormen Mengen auf das Schienengleis gekrochen, dass es der Maschine des Zuges bei der grössten Anstrengung nicht mehr möglich war, ihn weiter fortzubewegen. Die Räder waren durch die klebrige Masse nicht mehr bewegungsfähig. Der Zug musste in zwei Theile getrennt werden, wovon der erstere in Station Königshuld abgesetzt wurde und dann erst der zweite Theil nachgeholt werden konnte, was immer noch mit Schwierigkeiten verknüpft war, da immerwährend die Schienen von dem lästigen Ungeziefer überzogen wurden. Die Raupen halten sich schon mehrere Wochen in den dortigen Waldungen auf und haben fast alles Laub am Untergehölz aufgefressen.

— **Mr. Chamberlain im Rauchabtheil III. Klasse.** Die Londoner „Allg. Korr.“ schreibt: In England ist es sprichwörtlich, dass eine Belästigung des Publikums nur dann abbestellt wird, wenn ein Kabinetsminister oder Bischof darunter leidet. Nichts ist in Albion unangenehmer als die beispiellose Ueberfüllung der Eisenbahnwagen, die für das fahrende England nachgerade zu einer förmlichen Landplage geworden ist. Vielleicht wird es jetzt damit besser werden, denn kein Geringerer als Mr. Chamberlain, der in Begleitung von Mrs. Chamberlain am Montag Morgen vom Lande nach London zurückkehrte, musste infolge Platzmangels in der I. und II. Klasse als vierzehnter Mann in einem Rauchkupee III. Klasse Platz nehmen. Die Wenigen, die ihn erkannten, als er freudestrahlend in Liverpool Streetstation ausstieg, mussten meinen, dass seiner Ansicht nach keine luxuriösere Reisegesellschaft zu finden sei, als ein überfüllter Rauchwagen III. Klasse. Wie man sich leicht denken kann, blieb der Minister nicht unerkannt und unter den besonderen Umständen bekam er die Kommentare nicht zu hören, die gewöhnlich die letzten sechs Mann begrüssen, die über die vorschriftsmässige Passagierzahl hinaus Montag Morgens in die Abtheilungen der Frühzüge einzusteigen pflegen. Ein Mitarbeiter der „Evening News“ schildert die „unvergessliche Reise“ mit dem grössten Staatsmann, den Grossbritannien je gesehen, folgendermaassen: „Mr. Chamberlain“, sagt er, „entschuldigte sich zunächst mit grosser Liebenswürdigkeit für die Unbequemlichkeit, die er den Mitfahrenden verursache. „Macht nichts, Joe“, sagte ein sonnengebräunter Erdarbeiter. „Wenn Sie Krüger sonst nichts thun als das, wird er mit Ihnen bald fertig werden. Glauben Sie das nicht selbst?“ Zur offenkundigen Ueberraschung aller Mitfahrenden antwortete der so Angesprochene mit liebenswürdigem Lächeln: „Das glaube ich auch. Jedenfalls müssen wir nicht zu hart über ihn urtheilen.“ Hierdurch war das Eis gebrochen und eine allgemeine Unterhaltung entspann sich. Mr. Chamberlain erfasste den Geist der ganzen zufälligen Situation mit weltmännischer Ruhe und jedermann fühlte sich so behaglich, als ob sich die ganze Sache von selbst verstünde. Seine Reisebegleiter waren von seiner Liebenswürdigkeit so entzückt, dass sie es höchlich bedauerten, als die Reise, ehe es jemand für möglich hielt, schon zu Ende war. Bevor der hohe Herr ausstieg, wandte sich der Arbeiter, der ihn zuerst angesprochen hatte, wieder an Mr. Chamberlain, legte ihm die Hand auf die Schulter und sagte humorvoll: „Und wie geht es Frau Krüger?“ An den Wortlaut des berühmt gewordenen Telegrammes an den Präsidenten des Transvaal erinnert, der leider verfehlte, auf die versuchte Anbahnung persönlicher Beziehungen zu reagiren, hatte Mr. Chamberlain nichts zu sagen, aber er quittirte die scherzhafte Bemerkung mit einem vielsagenden Lächeln.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 15,7 km lange Strecke Brandeis a/E.-Neratowitz der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, welche am 15. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 36,965 km lange Strecke Heilsberg-Rothfliess der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Tautenhain, die bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehre diente, wird am 1. August d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2781 vom 13. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsver-

waltungen, betreffend die Anmeldungen in der Frankenwährung bei der Abrechnungsstelle des Vereins (abgesandt am 18. Juli d. J.).

Nr. 2893 vom 12. Juli d. J. am sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses, Baden bei Wien am 9. und 10. Juni d. J. (abgesandt am 15. Juli d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 18. Oktober d. J. in Würzburg stattfinden.)

Nr. 2914 vom 17. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anmeldungen und den Ausgleich in der Frankenwährung usw. (abgesandt am 18. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.**

Mit Wirkung vom 1. August 1899 werden im Theile I, Abth. B, der deutsch-schweizerischen Gütertarife (Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation) vom 1. April 1899 folgende Berichtigungen durchgeführt:

1. Bei der Position „Harengs" des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter (Seite 45), ferner bei den Positionen „Heringe" (Seite 88) und „Harengs" (Seite 188) der Güterklassifikation wird, je im französischen Texte, nach „Harengs" eingeschaltet: „y compris les melettes".

2. Bei den Positionen „Salzasche" (Seite 118) und „Cendres de sel" (Seite 161) der Güterklassifikation werden, je im französischen Texte, die Worte „Noir de Francfort ou" gestrichen und dementsprechend auch die Position „Noir de Francfort-Schlempekohle" auf Seite 198 der Güterklassifikation beseitigt.

Karlsruhe, den 17. Juli 1899. (1988)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Direktion der Staatseisenbahnen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. August 1899 wird die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz zwischen den Stationen Zielenzig und Schermeisel gelegene Haltestelle Gleissen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet.

Die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen, Sprengstoffen und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Auf die neue Haltestelle finden die Bestimmungen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892, sowie die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 Anwendung.

Die Aufnahme der Haltestelle Gleissen in den Gütertarif erfolgt bei Ausgabe der nächsten, voraussichtlich am 1. August d. J. erscheinenden Nachträge. Bis zu diesem Zeitpunkte sind die Frachtsätze durch Anstoss folgender Entfernungen zu bilden:

Von Zielenzig bis Gleissen . . . . . . . . . . 7,115 km,
„ Schermeisel „ „ . . . . . . . . . . 3,605 „

je nachdem sich der billigste Frachtsatz ergibt.

Der Fahrplan ist wie folgt festgesetzt:

| Zug Nr. 272 | Zug Nr. 274 | Zug Nr. 278 | Stationen | Zug Nr. 271 | Zug Nr. 277 | Zug Nr. 279 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.01 | 10.20 | 4.44 | Abf. Meseritz . . . . Ank. | 9.25 | 10.19 | 1.59 |
| 5.19 | 10.34 | 5.02 | Kurzig . . . . | 9.08 | 10.02 | 1.42 |
| 5.37 | 10.50 | 5 19 | Tempel . . . . | 8.50 | 9.45 | 1.25 |
| 6.08 | 11.14 | 5.46 | Schermeisel . . | 8.23 | 9.20 | 12.57 |
| 6.19 | 11.22 | 5 57 | Gleissen . . . . | 8.12 | 9.10 | 12.44 |
| 6.51 | 11.41 | 6.16 | Zielenzig . . . . | 7.54 | 8.52 | 12.26 |
| 7.21 | 12.01 | 6.39 | Schmagorei . . | 7.31 | 8.22 | 11.59 |
| 7.58 | 12.22 | 7.05 | Ank. Drossen . . . . Abf. | 7.08 | 8.03 | 11.30 |

Posen, den 17. Juli 1899. Königliche Eisenbahndirektion. (1989)

## 3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten die zu unserem Verwaltungsbezirk gehörigen Stationen Hochfeld B. M. und Hochfeld Rh. die Bezeichnung Duisburg-Hochfeld Nord und Duisburg-Hochfeld Süd.

Essen, den 18. Juli 1899. (1990)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die an der Bahnstrecke Posen-Wreschen zwischen den Stationen Schwersenz und Kostschin gelegene Haltestelle Hartmannsfeld, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und Leichen eingerichtet ist, ist auch für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Posen, den 17. Juli 1899. (1991)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Güterverkehr.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr. Tarifheft 2.**

Am 1. August d. J. werden die der Frachtberechnung bisher zur Grunde gelegten Entfernungen für Triebsees (Gemeinschaftsstation der grossherzogl. mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und der Greifswald-Grimmener Eisenbahn) abgemindert.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die Abfertigungsstellen.

Dresden, den 19. Juli 1899. (1992)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband. Tarifheft 3.**

Der Frachtsatz des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter Grünhainichen-Amsterdam loco wird mit Gültigkeit vom 1. September d. J. von 2,61 in 5,61 ℳ abgeändert.

Elberfeld, den 18. Juli 1899. (1993)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft. Main-Neckarbahn-württemberg. Güterverkehr.**

Die im Tarif für den oben bezeichneten Güterverkehr für Darmstadt Fabrikviertel enthaltenen Entfernungen, Frachtsätze und Abfertigungsbestimmungen treten mit dem 31. August d. J. ausser Kraft. Frachterhöhungen treten nicht ein. Die Abfertigung erfolgt künftig durch Darmstadt Hauptbhf. und es werden die bisher bei der Kartirung mitberechneten Anschlussgebühren für die Folge besonders berechnet werden.

Stuttgart, den 18. Juli 1899. (1994)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

**Württembergisch-bayerischer Gütertarif, Theil II, v. 1. Februar 1899.**

Nachtrag II gelangt mit Wirkung vom 1. August 1899 zur Einführung:

Derselbe enthält:

1. Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif.
2. Aenderungen und Ergänzungen zum Tarif.

München, den 19. Juli 1899. (1995)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.**

Zum 1. August d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife der Nachtrag VI. Derselbe enthält ausser bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und der Ausnahmetarife neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Templin-Prenzlau, Wollin-Misdroy und Bolkenhain-Merzdorf, sowie für die Haltestellen Creisau, Gleissen, Kolonowska und Pa-

culent. Die Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Bolkenhain-Merzdorf und für die zwischen Zielenzig und Schermeisel gelegene Haltestelle Gleissen gelten von dem noch bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung ab. In den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen ist die auf der Strecke Bolkenhain-Merzdorf belegene Haltestelle Alt=Röhrsdorf als Versandstation aufgenommen worden. Der ausserdem noch sonstige Aenderungen enthaltende Nachtrag VI ist von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,40 ℳ für das Stück zu beziehen.

Breslau, den 15. Juli 1899. (1996)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Die Station Neureuth der badischen Staatseisenbahnen wird mit Wirkung vom 1. August d. J. ab für den Gesammtgüterverkehr in die Tarifhefte A 3 und B 3 des vorbezeichneten Verbandes einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Frankfurt a/M., den 15. Juli 1899. (1997)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Getreidetarif mit Ungarn.**

Theil III, Heft Nr. 2 vom 1. Februar 1898.

Die Frachtsätze für Györ=rábaparti rakodóhely finden nur für solche Sendungen Anwendung, welche in Györ loco zur Auf- oder Abgabe gelangen, also mittelst Strassenfuhrwerken nach dem Bahnhofe zugeführt oder vom Bahnhofe abgeführt werden.

Für Sendungen hingegen, welche vom Schiff auf die Eisenbahn oder umgekehrt umgeschlagen werden, wird ausser den Frachtsätzen für Györ-rábaparti rakodóhely noch eine Zuschlagsgebühr von 1,3 ₰ für 100 kg erhoben.

München, den 14. Juli 1899. (1998)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Die im Nachtrage I Seite 30 aufgeführten Bedingungen, gültig für Theil II des Haupttarifs, sind dahin zu verstehen, dass die Frachtsätze nach den im Theil II unter A, B 1 und 2 aufgeführten Empfangsstationen bei Verfrachtung einer Jahresmenge von 4 Millionen Kilogramm nach der Gesammtheit der vorgenannten Stationen Anwendung zu finden haben.

Demzufolge fallen auf Seite 30 des Nachtrags I auf Zeile 15 von oben die Worte: „unter A und B 1", auf Zeile 23 von oben die Worte: „unter B 2" fort.

Kattowitz, den 15. Juli 1899. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband. Theil II Heft 1.**

Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. kommt für Güter des Spezialtarifs III zwischen Wien Erdbergerlände St. E. G. und Deutsch=Lissa der direkte Frachtsatz von 131 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Die Anwendung dieses Satzes ist an folgende Bedingungen geknüpft:

Das Auf- und Abladen in Wien Erdbergerlände St. E. G. haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den Frachtbriefen hat die Gemeinde Wien=städtische Gaswerke als Empfängerin oder Absenderin zu erscheinen. Die Sendungen sind mit direkten Frachtbriefen aufzuliefern, die in der Richtung nach Oesterreich auf die Bestimmungsstation Verrechnungsstelle Wien Erdbergerlände lauten müssen.

Breslau, den 17. Juli 1899. (2000)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr.**

Am 1. August 1899 treten in Kraft:
a) der Nachtrag VIII zum Gütertarif,
b) der Nachtrag V zum Tarif für die Beförderung lebender Thiere.

Der Nachtrag zu a enthält neben einigen Ergänzungen und Aenderungen neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen: Weissig bei Grossenhain der sächs. Staatseisenb., Mahrzahn des Eisenb.-Dir.-Bez. Berlin, Beenz, Friedrichswalde (Kr. Angermünde), Gross=Mockratz, Gross=Sperrenwalde, Hassleben, Heinersdorf, Kreuzkrug, Milmersdorf, Misdroy, Mittenwalde (Kr. Templin), Pakulent, Prenzlau = Vorstadt, Rehberg, Ringenwalde (Kr. Templin) und Warnow des Eisenb.-Dir.-Bez. Stettin.

Ferner wird ein neuer Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau von Schiffen in binnenländischen Stationen und ein neuer Ausnahmetarif J für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff zur Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern eingeführt. Ausserdem werden die Stationen Gera (Reuss) S. St. B., Potschappel und Niedersedlitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife 9 E und E 1 für Eisen und Stahl usw. und die Stationen Friedland i. Böhmen und Raspenau = Liebwerda der k. k. südnorddeutschen Verbindungsbahn in den Ausnahmetarif H für Baumwolle usw. aufgenommen.

Der Nachtrag zu b enthält Entfernungen und Frachtsätze für die direkte Beförderung von lebenden Thieren zwischen den Stationen Mönchhagen und Niederlandin des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin einerseits und einigen sächsischen Stationen andererseits, ferner Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung lebender Thiere in Wagenladungen zwischen der Station Alt=Damm des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und einer Anzahl sächsischer Stationen über den Bahnweg Stettin-Cüstrin-Grossenhain.

Abdrücke der Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 18. Juli 1899. (2001)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Heft 8b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr zwischen den inneren belgischen Stationen und den Stationen der Reichsbahn und Wilhelm Luxemburgbahn vom 1. Januar 1895 tritt am 1. August d. J. ein Nachtrag II in Geltung. Durch denselben werden die Eilgutsätze und die Sätze der allgemeinen Stückgutklasse für die diesseitigen Stationen mit Entfernungen über 50 km bis zur Grenze ermässigt. Die belgischen Stationen La Sambre (Raccordement de la Société la Métallurgique) und Lommel, sowie die diesseitige Station Goxweiler werden in den direkten Verkehr aufgenommen, und die Sätze für einige belgische Stationen durchweg ermässigt, Für die Station Deutsch=Oth kommt unter Aufhebung der bisherigen Schnittsätze ein besonderer Stationstarif mit theilweisen Ermässigungen zur Einführung. Der Nachtrag enthält ferner neue Ausnahmetarife für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien und für Superphosphat, und im übrigen die seit Ausgabe des Nachtrages I bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Preis des Nachtrages 35 ₰.

Strassburg, den 11. Juli 1899. (2002)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.**

Aufhebung der Frachtrückerstattungen für Zucker.

Infolge Aufhebung der temporären schweizerischen Ausnahmetarife für die Beförderung verschiedener Lebensmittel von Romanshorn transit und Buchs transit, ferner Basel Centralbahnhof transit nach Stationen der Westschweiz vom 1. Mai 1893 treten die im Ausnahmetarife für die Beförderung von Zucker des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. November 1896 auf Seite 71 bis 74 vorgesehenen Rückvergütungsbeträge mit Ablauf des 31. August 1899 ohne Ersatz ausser Kraft.

Es kommen daher vom 1. September 1899 an die vollen Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifes ohne jede Rückerstattung zur Erhebung, wodurch sich Frachterhöhungen ergeben.

Wien, am 17. Juli 1899. (2003)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Erhöhung des Lagergeldes für Hölzer aller Art bei der Abgabe in der Station Wien=Matzleinsdorf.

Nachdem sich infolge aussergewöhnlichen Güterandranges und säumiger Abfuhr seitens der Parteien grosse Mengen von Hölzern aller Art auf den Lagerplätzen der Station Wien=Matzleinsdorf angehäuft haben, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Juli 1899. Z. 33906/16 vom 20. Juli 1899 angefangen bis auf weiteres das tarifmässige Lagergeld für die in Wagenladungen ankommenden Hölzer aller Art auf 2 Heller für je 100 kg und 1 Tag erhöht.

Wien, am 15. Juli 1899. (2004)
Die Generaldirektion.

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

**Eisenbahndirektionsbezirk Altona.**

Mit dem 1. September 1899 tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen und Fahrzeugen im Nord-Ostsee - Eisenbahnverbande vom 1. Mai 1897 und des vom 1. Juni 1898 ab gültigen Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen

im Brandenburg-Mecklenburg-pommerschen Eisenbahnverbande ein neuer Tarif in Kraft.

Durch denselben werden einige überflüssig gewordene Tarifsätze aufgehoben, sowie der Preis der Rückfahrkarten II. Klasse von Warin nach Berlin Lehrter Hauptbahnhof oder Stadtbahn über Ludwigslust um 10 ₰ erhöht.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen bis zur Herausgabe des Tarifs die Verkehrs- oder Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Altona, den 18. Juli 1899. (2005)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

## 7. Verdingungen.

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Die Lieferung gusseiserner Muffenrohre für die Bahndurchlässe der Theilstrecke Wildpark-Wustermark soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 10. August d. J., Vorm. 10 Uhr, bei der unterzeichneten Bauabtheilung einzureichen. Die Bedingungen sind daselbst einzusehen. Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ. in Baar von dort erhältlich.

Zuschlagsfrist: 5 September 1899.

Potsdam, den 17. Juli 1899. (2006)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**Eisenbahn Treuenbrietzen-Nauen.**

Die Lieferung von rund 935 000 kg Cement für die Bauwerke der Theilstrecke Wildpark-Wustermark soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis spätestens zum Eröffnungstermin am 10. August d. J., Vorm. 11 Uhr*), bei der unterzeichneten Bauabtheilung einzureichen. Die Bedingungen sind daselbst einzusehen. Angebotsvordrucke sind gegen Einsendung von 1,50 ℳ. in Baar von dort erhältlich.

Zuschlagsfrist: 1. September 1899.

Potsdam, den 17. Juli 1899. (2007)

Wildpark, Victoriastr. 52.

Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

*) Nicht 10 Uhr, wie in der Bekanntmachung in Nr. 54 der V.-Ztg. — Inser.-Nummer 1979 — angegeben.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen;
II. Eisenbleche;
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Roststäbe, Feuerschutzringe, Bremsklötze, Schweissstahl, Spiralfedern, Weissblech, Bindedraht, Telegraphenstützen, Bufferscheiben;
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech, -Draht, -Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Blei, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe und isolirten Kupferdraht;
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken;
VI. Eisenleitungsdraht, verzinkt.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 31. Juli 1899“ spätestens bis

Montag, den 31. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (2008)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

**Verdingung.**

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Stationsgebäudes auf dem Hauptgüterbahnhofe zu Frankfurt a/M. soll vergeben werden.

Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Inspektion Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin,

Mittwoch, den 2. August d. J., Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Frankfurt a/M., den 15. Juli 1899. (2009)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

Die Lieferung des Bedarfs an eisernen und messingenen Holzschrauben sowie an Eisenschrauben (im ganzen 7 400 Packete von je 100 Stück) soll in öffentlicher Verdingung vergeben werden, wozu die Materialverzeichnisse und Bedingungen von unserem Materialienbüreau hier gegen postfreie Einsendung von 20 ₰ (in Briefmarken) bezogen werden können.

Etwaige Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen uns bis zum 10. August d. J. einzusenden, sie müssen enthalten

1. Preisangabe für die einzelnen Schraubensorten sowohl als auch die Gesammtsumme,
2. die für die Lieferung geforderte Frist,
3. den Namen des Fabrikanten, der die Waaren anfertigt.

Die Oeffnung der Angebote erfolgt am genannten Tage Vormittags 11 Uhr, der Zuschlag wird spätestens am 19. August d. J. ertheilt.

Oldenburg, den 18. Juli 1899. (2010)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Bahnmeistereien zu Haspe, Altena, Letmathe, Wiehl, Siegburg und Engelskirchen lagernden altbrauchbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 1 972 t Schienen aus Stahl und Eisen (darunter 236 t altbrauchbare), 776 t Eisenschwellen, 398 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 115 t Gussschrott, 217 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 27 t Blechschrott, 0,08 t Messingschrott, 0,25 t Bleischrott, 7,48 t Zinkschrott, 0,16 t Kupferschrott, 38 t altbrauchbare Laschen, 4,446 t altbrauchbare Unterlagsplatten, 5 t altbrauchbare Zungenvorrichtungen, 3,6 t altbrauchbare Schienenherzstücke und 20 t altbrauchbare eiserne Weichenschwellen sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Altmaterialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 5. August d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 19. August d. J. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisung und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 35 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen werden.

Elberfeld, den 18. Juli 1899. (2011)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 9. Vermischte Bekanntmachungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten pro 1898“.

Die „Statistischen und tarifarischen Daten über die im Betriebe der k. k. Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen pro 1898“ sind erschienen.

Exemplare derselben sind im Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium zum Preise von 1 Krone pro Stück erhältlich.

Wien, am 17. Juli 1899. (2012)

---

**Verkauf von Lokomotiven und Wagen.**

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Stendal, Braunschweig und Halberstadt zum Verkauf ausgesonderten 5 Lokomotiven (darunter 2 Tenderlokomotiven) und 6 Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung — nach Loosen getrennt — verkauft werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

7. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 17. Juli 1899. (2013)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 56 | 26. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 14 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

## Zur Personentarifreform.

Durch die Verhandlungen des württembergischen Abgeordnetenhauses vom 18. und 19. d. Mts. und insbesondere durch die dort abgegebenen Erklärungen des Ministerpräsidenten von Mittnacht ist die ganz Deutschland interessirende Angelegenheit anscheinend einen Schritt vorwärts gekommen. Wir wissen nun, dass die württembergische Regierung für die I., II. und III. Wagenklasse auf den Grundpreis von 6, 4 und 2,5, äusserstenfalls 2,3 ₰ herabgehen, daneben aber für Schnellzüge einen Zuschlag von 0,7 ₰ zugestehen wird, und dass sie sich vorbehält, „für den Nahverkehr" einen Kilometersatz von 2 ₰ einzuführen, der nach dem Beschlusse der Kammer den Grundpreis der III. Klasse bilden sollte. Der Gedanke einer Einführung der IV. Klasse ist zurückgewiesen. Herr von Mittnacht hat nicht nur die Zuversicht einer Einigung der süddeutschen Verwaltungen auf dieser Grundlage, sondern auch weiter seine Ansicht dahin ausgesprochen, dass dieser süddeutschen Verständigung alsbald eine solche unter allen deutschen Eisenbahnverwaltungen über eine Vereinfachung der Personentarife und über einen gleichen Gepäcktarif folgen werde.

Der hiernach für die württembergischen Finanzen zu erwartende Einnahmeausfall war von der Eisenbahnverwaltung bei dem Grundpreise von 2,5 ₰ für die III. Klasse auf 1 460 000 Mark, bei einem solchen von 2,3 ₰ auf 2 120 000 ℳ berechnet worden.

Wir begrüssen es jedenfalls, dass die württembergische Regierung dem Drängen nach noch weiterer Herabsetzung des Grundpreises widerstanden hat und möchten hier auf die warnenden Stimmen zurückkommen, die sich in letzterer Zeit dieserhalb erhoben haben. Der „Schwäbische Merkur" erörtert in einem sehr beherzigenswerthen Aufsatz „Zur Frage der Eisenbahntarifreform"*) die bedenkliche Seite einer zu weitgehenden Ermässigung des Personentarifes in ihrer Einwirkung auf die württembergischen Staatsfinanzen. Er stellt fest, dass die württembergischen Bahnen, wenn auch ihre Erträge seit mehreren Jahren erfreulich steigend seien, doch die Verzinsung des Anlagekapitals für 1897 mit 3,31 % noch immer hinter dem landesüblichen Zinsfuss um etwas und hinter den Renten der übrigen deutschen Staatsbahnen (deren Gesammtheit für 1897 eine Rente von 6,25 % erzielte) sehr erheblich zurückblieben. Er weist mit Recht darauf hin, dass die niedrige Rente vor allem auf die geringe Dichtigkeit des Güterverkehres bei hohen Anlagekosten zurückzuführen sei, da dieses letztere höher sei als der Durchschnitt der deutschen Bahnen, die Dichtigkeit des Güterverkehres aber mit 361 373 tkm auf das Kilometer Bahnlänge sehr stark hinter dem Durchschnitt (647 181 tkm) zurückbleibe. Der Verfasser frägt nun: ist bei dieser Sachlage für Württemberg bei dem Wachsen der Staatsschulden, den von verschiedensten Seiten hervortretenden dringenden Anforderungen an den Staatssäckel, dem Fehlen einer genügenden Schuldentilgung, eine mit einem Einnahmeausfall von 1 500 000 ℳ bis 2 000 000 ℳ jährlich verbundene Reform des Personentarifes die dringendste Aufgabe? Er beantwortet diese Frage verneinend. Ein Bedürfniss für weitgehende Ermässigungen des Personentarifes sei auch in Preussen verneint worden, obgleich dort trotz der IV. Klasse der durchschnittliche Ertrag des Personenkilometers (2,71 ₰) nicht erheblich niedriger sei als in Württemberg (2,86 ₰). Eine Vermehrung des Verkehres werde auch zu einer Vermehrung der Ausgaben für Zugkraft usw. führen. Ein wirthschaftliches Bedürfniss für die Verbilligung der Sätze liege nicht vor, da dem Reisebedürfniss gerade in Württemberg auf alle mögliche Weise entgegengekommen sei. Die Arbeiterschaft sei durch Arbeiterrückfahrkarten und -Wochenkarten befriedigt, die Landwirthschaft begehre eine weitere

*) Nr. 296, 298 und 300 vom 29. und 30. Juni und 1. Juli.

Mobilisirung der Volksmassen nicht. Es könne sich daher bei der Reform, wie schon Minister Thielen gesagt habe, nur um eine Vereinfachung, nicht um eine Verbilligung handeln.

Viel wichtiger sei die Ermässigung des Gütertarifes behufs Mehrung des Güterverkehres. Württemberg sei wie kein anderes deutsches Land bei dem Mangel an Wasserstrassen auf den Eisenbahnverkehr angewiesen, fast der gesammte Kohlen-, Erz- und Rohmetallbedarf gehe auf diesem Wege ein. Die grossen Bahnen des amerikanischen Westens vereinnahmten auf das Personenkilometer 4,7 ₰, auf das Gütertonnenkilometer 2 ₰, in Deutschland und besonders in Württemberg sei es fast genau umgekehrt: das Personenkilometer bringe hier 2,86 ₰, das Gütertonnenkilometer 4,57 ₰. Niedrige Gütertarife behufs billigen Bezuges der Rohstoffe und billigen Absatzes der Industrieerzeugnisse, das sei es, was Württemberg weit mehr noththue als Personentarifermässigung. Doch mahnt Verfasser auch hier zur grössten Vorsicht und kommt zu dem Schlussergebniss, dass in Württemberg vor allem eine vorsichtige Finanzpolitik nothwendig sei, dann aber eine Eisenbahnpolitik, die durch sorgfältig aufgebaute Gütertarife dem Lande die fehlenden reichen Bodenschätze billig heranschaffe, dem Absatz seiner Erzeugnisse einen weiten Markt eröffne und so das Fehlen der Wasserstrassen ersetze.

Wir glauben, dass diese Erwägungen auch jetzt noch keineswegs an Gewicht verloren haben, obgleich die württembergische Regierung ihre Erklärung bereits abgegeben hat. Der Wortlaut der Mittnacht'schen Rede lässt es zweifelhaft, ob schon der Entschluss feststeht, bis auf 2,3 ₰ für die III. Klasse herabzugehen. Der württembergische Finanzminister hat jedenfalls sein Einverständniss damit erklärt. Sollte der Entschluss noch nicht endgültig sein, so möchten wir die Festhaltung des Satzes von 2,5 ₰ vielleicht unter Ermässigung des Schnellzugzuschlages auf 0,5 ₰ für höchst erwünscht halten.

Württemberg erhebt schon jetzt in der III. Klasse durchschnittlich einen Fahrpreis (2,67 ₰), der niedriger ist als der preussische (2,74 ₰), bayerische (2,83 ₰) und sächsische Satz (2,90 ₰) und der dem badischen (2,61 ₰) fast gleichkommt, und nur den Reichsbahnsatz von 2,43 ₰ nennenswerth übertrifft, während der württembergische Durchschnittssatz der II. Klasse (4,70 ₰) ein wenig höher ist als der preussische (4,63 ₰), aber niedriger als der sächsische (4,76 ₰), der der Reichsbahnen (4,77 ₰), der badische (4,95 ₰) und der bayerische (5,03 ₰).

Hiernach scheint, da alle Staatsbahnverwaltungen den übereinstimmenden Wunsch haben, wohl Vereinfachungen, nicht aber wesentliche Herabsetzungen des Personentarifes zuzugestehen, ein Herabgehen unter den Satz von 2,5 ₰, soweit wir es übersehen können, im Interesse der Einheit nicht geboten, eher sie gefährdend. Von den norddeutschen Verwaltungen abgesehen, für welche, soweit sie die IV. Klasse führen, der Satz von 2,5 ₰ schon deshalb schwerlich annehmbar ist, weil sich dann die Fahrpreise der III. und IV. Klasse zu sehr nähern, muthet der Satz von 2,3 ₰ der bayerischen Verwaltung mit ihrem Durchschnittssatz von 2,83 ₰ schon ein sein erhebliches Opfer zu.

Wir glauben zwar, dass es möglich ist, eine wesentliche Vereinfachung und Vereinheitlichung des Personentarifes innerhalb Deutschlands zu erzielen, ohne dass gerade die Grundpreise überall unbedingt dieselben sein müssen, jedenfalls wird aber das Zustandekommen auch einer so eingeschränkten Reform um so mehr gefährdet, je grösser die Unterschiede der Grundpreise sind, die die einzelnen Verwaltungen glauben erheben zu müssen.

Wir müssen uns nun noch mit einem Theil der Erklärungen des württembergischen Ministerpräsidenten eingehender beschäftigen, der die Gewährung eines ermässigten Satzes von 2 ₰ in der III. Klasse für den Nahverkehr betrifft. Herr von Mittnacht hatte den Gedanken der Einführung einer IV. Wagenklasse, als für Süddeutschland nicht passend und der Bevölkerung nicht erwünscht, abgelehnt — wir kommen hierauf noch zurück — hatte aber dann gesagt, die Regierung beabsichtige bei der Regelung der Taxen des Nahverkehres den Zweipfennigsatz einzuführen, um der Masse der Bevölkerung, dem Bauer, dem Handwerker, deren Bedürfnisse im Nahverkehre lägen, etwas zu bieten.

Wir gestehen, dass es uns nicht recht klar ist, wie sich der Herr Ministerpräsident das Verhältniss des Nahverkehres zum Fernverkehre denkt. Ein sogen. Vorortsverkehr, der durch besondere Züge bedient wird, wäre doch wohl in Württemberg nur für Stuttgart und seine nächste Umgebung (Bietigheim, Esslingen, Filderbahn) denkbar und würde dann nur einem sehr beschränkten Theil der Landesbevölkerung zu gute kommen. Soll aber bei den Zügen, welche gleichzeitig dem Nah- und dem Fernverkehre dienen, wie dies bei dem gegenwärtigen württembergischen Fahrplan mit den oben genannten Ausnahmen der Fall ist, für die kleinen Entfernungen ein geringerer Einheitspreis als für die grösseren erhoben werden, so ergeben sich sogleich unerträgliche Härten; das Publikum würde sich durch Neulösen von Fahrkarten an den Grenzen des Nahverkehres diese Preise auch für grössere Entfernungen zu verschaffen suchen, und die Aufrechterhaltung eines so gestalteten Tarifes würde sich bald als unthunlich herausstellen.

Sollte nicht solchen Aussichten gegenüber doch die Einführung der in Süddeutschland so gering geschätzten IV. Klasse weit vorzuziehen sein? Sie besitzt bekanntlich in Norddeutschland (von einigen kleineren Gebieten, wie Oldenburg und einigen Privatbahnen abgesehen) volles Bürgerrecht, in Preussen entfallen auf sie 37 % aller Reisenden!

Bekanntlich ist die mit den verschiedenen preussischen Verstaatlichungen und noch neuerdings mit dem Eintritt der preussisch-hessischen Betriebsgemeinschaft verbundene Einführung der IV. Klasse überall von der Bevölkerung als eine Wohlthat empfunden; sie hat der Eisenbahn zum Theil ganz neue Volkskreise zugeführt und die Verkehrseinnahmen vermehrt!

Ist nun auch jetzt im württembergischen Landtage nur schüchtern ein Probeversuch mit der IV. Klasse empfohlen, so fehlt es doch in Süddeutschland nicht an gewichtigen Stimmen, die sich für die Einführung der IV. Klasse aussprechen. In diesem Sinne beschäftigt sich neuerdings die Münch. „Allgem. Zeitung“*) in zwei von sachverständiger Hand verfassten Aufsätzen mit der Reform des Personentarifes. Dort wird die Nothwendigkeit nicht nur seiner Vereinfachung sondern auch seiner Herabsetzung als gegeben angenommen. Dies ist für Bayern auch in viel höherem Maasse anzuerkennen, als für Württemberg, da ersteres mit 3,21 ₰ für das Personenkilometer den höchsten Durchschnittssatz aller deutschen Bahnen erhebt und das Anlagekapital seiner Bahnen sich mit 4,25 ₰ (für 1897), also fast 1 % höher als das württembergische verzinst.

Der Verfasser sieht das bisherige Haupthinderniss einer Einigung von Süd- und Norddeutschland über einheitliche Personentarife in dem Bestehen der preussischen IV. Klasse und stellt die Frage, ob nicht die süddeutschen Staaten sie einführen könnten? Er meint, man solle doch erst einmal die Probe machen, ob die süddeutsche Bevölkerung sich dieser Einführung so ablehnend gegenüber verhalten werde, wie man annehme! 40 % aller Personenkilometer, 37 % aller Reisenden entfielen auf diese Klasse in Preussen und ein in Norddeutschland reisender Schwabe habe sie neuerdings eine grosse soziale Einrichtung genannt. Ihr Vortheil liege nicht nur in dem billigeren Preis, sondern auch in der Möglichkeit, Traglasten aller Art mit sich zu führen und unterzubringen. Er erörtert dann die finanziellen Wirkungen und berechnet den Einnahmeausfall**) für Bayern auf etwas mehr als 6 000 000 ℳ, den das

*) Nr. 184 vom 5. und Nr. 185 vom 6. Juli. Handel und Volkswirthschaft: „Zur Personentarifreform I und II“, beide Artikel gez. Dr. Rb. E.

**) Nach den preussischen Erfahrungen sind wahrnehmbare Einnahmeausfälle mit der Einrichtung der IV. Klasse nicht verbunden, im Gegentheil, die Personenverkehrseinnahmen haben sich überall nach der Einführung alsbald vermehrt, allerdings war natürlich mit ihr auch eine gewisse Vermehrung der Betriebsausgaben verbunden.

reisende Publikum gewinnen würde. Er zieht diese Reform entschieden einer im Jahre 1890 von Bayern geplanten, sich auf drei Klassen stützenden mit ähnlichen Einnahmeausfällen vor und schliesst mit der Frage, ob denn die Abneigung des Publikums gegen die IV. Klasse, wenn sie wirklich bestehe, auch berechtigt sei? Selbst in einem sonst der Nachahmung preussischer Einrichtungen wenig freundlichen Lager scheint man die Einführung der IV. Klasse nicht für so unangebracht zu halten, denn der „Stuttgarter Beobachter" vom 12. Juli tritt gegen die Tarifreform des Herrn von Mittnacht mit einem Lobe der preussischen IV. Klasse auf: die preussische Eisenbahnverwaltung habe durch die Herabsetzung der Fahrpreise der mit der Zeit immer besser eingerichteten IV. Klasse eine sozialpolitische und volkswirthschaftliche That vollbracht, zu welcher sich die württembergische Regierung bisher — gerade aus fiskalischen Gründen — noch nicht aufzuschwingen vermocht habe.

Wir wagen nicht zu entscheiden, ob in diesen Stimmen wirklich die Anzeichen eines Umschwunges der öffentlichen Meinung in Süddeutschland zu erkennen sind. Wir glauben, dass wohl die Bevölkerungen das Geschenk der IV. Klasse gern annehmen würden, nachdem sie durch Ausstattung mit Bänken und andere Verbesserungen jetzt auf eine solche Höhe gebracht ist, dass sie mit Wagen III. Klasse der älteren Bauart sehr wohl den Vergleich aushalten und kaum mehr eine Stehklasse genannt werden kann. Auch im württembergischen Landtage wurde von einer Seite (Abg. Haussmann) die gute Einrichtung der preussischen IV. Klasse gerühmt, um so die Ansicht zu begründen, dass man für die III. Klasse auf den 2 ₰-Satz kommen müsse. Diesen Weg freilich halten wir nicht für gangbar, aber wir möchten doch nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass die Einführung der IV. Klasse unter Beibehaltung der III. Klasse mit einem dem jetzigen Durchschnitt entsprechenden Grundpreis jedenfalls den Vorzug verdient vor der beabsichtigten Einrichtung eines billigen Tarifes für den Nahverkehr, der unseres Erachtens in Württemberg sehr bald auf den gesammten Landesverkehr ausgedehnt sein und zunächst erhebliche Einnahmeausfälle und Mehrausgaben für Wagenbeschaffung und Zugvermehrung zur Folge haben würde.

Nachdem inzwischen auch im bayerischen Eisenbahnrath von der dortigen Regierung die Erklärung abgegeben ist, dass in Bezug auf die Vereinfachung der Personentarife ein allgemeines grundsätzliches Einverständniss unter den Regierungen bestehe, dass sich aber eine Vereinheitlichung der Grundtaxen wegen der Unterschiede zwischen Nord und Süd nicht werde durchführen lassen, kann man wohl in allgemeinen Zügen sich ein Bild von der zu erwartenden Reform machen: Ermässigung der Grundpreise im allgemeinen noch etwas unter die jetzt im Durchschnitt von den einzelnen Verwaltungen erhobenen Sätze der I.—III. Klasse, Beibehaltung mässiger Schnellzugszuschläge, Beseitigung der ermässigten Preise der Rückfahr-, Rundreise-, Sommerkarten usw., Einführung eines ermässigten Gepäcktarifes vermuthlich unter Fortfall des bisher in Norddeutschland gewährten Freigepäckes, alles in allem eine grosse Vereinfachung des ganzen Personentarifwesens, Beseitigung ungerechter und ungleichmässiger Tarifbildungen, Beseitigung aller der jetzt mit der Gewährung ermässigter Fahrpreise für den Reisenden verbundenen Beschränkungen; gewiss ein Ziel, auf Innigste zu wünschen!

Wir theilen die von Herrn von Mittnacht ausgesprochene Hoffnung auf ein baldiges Zustandekommen der Reform, möchten aber hier nochmals betonen, dass die Aussicht hierauf um so grösser ist, je kleiner die finanziellen Opfer sind, die den einzelnen Verwaltungen mit der Durchführung auferlegt werden.

---

## Die russischen Eisenbahnen bis zum Jahre 1892.

Der internationale Eisenbahnkongress hielt seine vierte Sitzung im Jahre 1892 zu St. Petersburg ab. Die russische Abtheilung des permanenten Ausschusses dieses Kongresses beschloss im Jahre 1891 für die Theilnehmer der vierten Sitzung eine gedrängte Uebersicht über die Entwickelung der russischen Eisenbahnverhältnisse von Anbeginn bis zum Jahre 1892 auszuarbeiten. Zur Förderung und Ausgestaltung dieses Planes trug namentlich der General Petrov, Mitglied der russischen Abtheilung, bei, der es als wünschenswerth bezeichnete, den Theilnehmern an der Zusammenkunft in Petersburg nicht nur die üblichen vorbereitenden Grundlagen für die einzelnen Berathungsgegenstände, sondern ausserdem ein besonderes Werk über die russischen Eisenbahnen, in russischer und französischer Sprache abgefasst, zu übergeben, ein Werk, das in knappen Zügen die hauptsächlichsten Arbeiten russischer Ingenieure auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens darstellen sollte und nach Ansicht des Genannten den fremden Kongressmitgliedern eine willkommene Gelegenheit bieten würde, die Eigenart russischer Eisenbahnverhältnisse und ihrer Ursachen kennen zu lernen. Die russische Abtheilung wählte darauf ein besonderes Redaktionskomitee aus ihrer Mitte zur Aufstellung eines bestimmten Programms und zur Ausführung desselben. Das Komitee seinerseits kam überein, dass man sich auf die Darstellung der baulichen Anlagen, des rollenden Materials und des Zugförderungswesens beschränken müsse, dass dem Werk ein Umfang von höchstens 12 Druckbogen zu geben, ferner die Hilfe der 8. Sektion (für Eisenbahnen) der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft in Anspruch zu nehmen sei.

Diese vorbereitenden Schritte, das Zusammenbringen des umfangreichen Materials von den Eisenbahngesellschaften und dem russischen Verkehrsministerium erforderten indessen so geraume Zeit, dass es den Veranstaltern bald klar wurde, die Absicht, das Werk bis zum August 1892, dem für die Kongresssitzung festgesetzten Zeitpunkte, fertig zu stellen, sei unausführbar. Dazu kam, dass die Besprechung der Verwaltung und des Finanzwesens der russischen Bahnen zur Vervollständigung des Bildes sich als unerlässlich erwies. Der Umfang des „Aperçu" wuchs den Verfassern unter den Händen auf das Sechsfache des ursprünglich in Aussicht genommenen an. Schliesslich fand man, dass es in Petersburg an einer genügenden Anzahl gewandter Uebersetzer für die französische Ausgabe fehlte, dass auch die zur Bearbeitung der einzelnen Unterabtheilungen Ausersehenen, meist Männer in Amt und Würden, durch ihre laufenden Dienstgeschäfte und durch die Verständigung mit den für die französische Ausgabe maassgebenden fremden Persönlichkeiten in der unausgesetzten Förderung der Arbeit stark behindert waren.

So kam es, dass das Werk statt im Jahre 1892 erst 1897 beendet wurde.

Wir wollen den Veranstaltern daraus keinen Vorwurf machen. Wir haben uns vielmehr für verpflichtet gehalten, die Entstehung des Werkes, das uns nunmehr in französischer Ausgabe unter dem Titel „Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892. (Bruxelles, Paul Weissenbruch) vorliegt, etwas ausführlicher darzulegen, um für seine Werthschätzung einen Anhalt zu geben und die auffallende Thatsache zu erklären, dass die für die Entwickelung der russischen Eisenbahnen so wichtigen Ereignisse der letzten Jahre keine genügende Berücksichtigung gefunden haben. Die Bedeutung des Werkes kann unter dieser Thatsache keine nennenswerthe

Einbusse erleiden; denn es ist die erste, von gründlichen Kennern der Verhältnisse mit grossem Fleisse verfasste zusammenhängende Abhandlung über russische Bahnen, welche nothwendiger Weise allen späteren Darstellungen der gegenwärtigen und zukünftigen Verhältnisse als Grundlage und Anknüpfungspunkt dienen muss. Das Werk umfasst 2 Textbände mit über 1100 Druckseiten und 1 Atlas mit 105 Blatt Zeichnungen und einer bildlichen Darstellung der Güterbewegung auf den russischen Schienenwegen und Wasserstrassen.*)

Wie bereits erwähnt, zerfällt das Werk in 5 Abtheilungen. Die erste behandelt in 6 Kapiteln den Unterbau, die Kunstbauten, den Oberbau, die Bahnhöfe, die Hochbauten und die Regelung der einschlägigen Dienstzweige; die zweite in 5 Kapiteln die Werkstätten, Lokomotiven, Wagen, das rollende Material für Neben- und Lokalbahnen, sowie die Ordnung des Zugförderungsdienstes. In der 3. Abtheilung (4. Kapitel) werden der Abfertigungsdienst, die Wagenverwendung, die Unfälle, der Stationsdienst besprochen. Die 4. Abtheilung (3. Kapitel) enthält Angaben über die Verwaltung, Staatsaufsicht und besondere Sicherheitseinrichtungen, sowie die zu Gunsten der Bediensteten getroffenen Veranstaltungen, endlich die 5. Abtheilung gibt in 4 Kapiteln Aufschluss über die finanziellen Bedingungen, unter welchen die russischen Bahnen entstanden sind, über die Betriebsergebnisse, über den Einfluss der Eisenbahnen auf die wirthschaftliche Lage Russlands, über den Besitzwechsel und über das Rechnungswesen.

In 15 Anhängen werden wichtige Erlasse, Ukase, Statistiken, Reglements und die bei der Eröffnung des 4. internationalen Eisenbahnkongresses gehaltenen Reden wiedergegeben.

Wir sind selbstverständlich nicht imstande, anders als flüchtig auf den Inhalt des Werkes einzugehen, möchten aber doch nicht unterlassen, wenigstens aus den dem Ganzen vorausgeschickten allgemeinen Bemerkungen einiges den Fremden besonders Interessirende mitzutheilen:

„Das Gebiet des russischen Kaiserreiches umfasst den sechsten Theil des gesammten Festlandes der Erde. Schon das europäische Russland ist an Flächeninhalt grösser als sämmtliche Länder des übrigen Europa. Das gesammte Russland übertrifft an Fläche nicht nur die grössten Staaten der Erde, China, England mit seinen Kolonien, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sondern ganze Erdtheile z. B. Europa und Australien zusammengenommen. Für ein Land von solcher Ausdehnung sind die Schienenwege, welche zur Verbindung seiner räumlich so weit entfernten Theile das Mittel bieten, von besonderer Wichtigkeit. Aber auch in anderer Hinsicht spielen die Eisenbahnen eine hervorragende Rolle für die Entwickelung der Lebenskräfte des russischen Reiches. Es gibt wenige Gegenden der Erde, wo die wirthschaftlichen Verhältnisse zu ihrer fortschreitenden Entwickelung eines nach weitsichtigen Grundsätzen angelegten und ausgebauten Netzes von Verkehrswegen so dringend bedürfen wie in Russland. Gegenwärtig ist zwar der seitherige Mangel an guten Verkehrswegen zu Lande und zu Wasser in stetiger Abnahme begriffen, dennoch sind die Verkehrsmittel weit entfernt, den Bedürfnissen des Landes zu genügen und nicht selten treten zu Zeiten starken Verkehres namentlich auf den Eisenbahnen empfindliche Stockungen ein. Das gänzliche Fehlen von Verkehrswegen in einzelnen bedeutenden Erzeugungscentren bringt es ausserdem mit sich, dass dort Güter fast umsonst losgeschlagen werden müssen, die in anderen Theilen hohe Preise erzielen. Es fehlt eben an der Möglichkeit des Ausgleiches. Trotz der Betriebslänge der russischen Bahnstrecken von 31 277 km (1892)**) einschl. der finländischen (1 876 km) sind bisher nur die mittleren westlichen und südlichen Gouvernements unter sich, sowie mit den Häfen der Ostsee und des schwarzen Meeres und mit der Westgrenze verbunden. Im asiatischen Russland gab es bis 1892 nur die transkaspische Linie mit 1 433 km Länge.***)

*) Der mässige Preis von 20 Frcs. für alle Bände ermöglicht die Anschaffung auch solchen Privatpersonen, welche das Bedürfniss fühlen, sich über russische Eisenbahnverhältnisse Auskunft zu holen.

**) Ende 1897 45 576 km.

***) Ende 1897 ausserdem Sibirien mit 3 801 km.

Die wirthschaftlichen und politischen Verhältnisse eines Landes geben den Eisenbahnen naturgemäss ein besonderes Gepräge. Von Einfluss sind aber auch der topographische Charakter, das Klima, die Bodenbeschaffenheit, die Bevölkerung, die verfügbaren Baumaterialien. Alle diese Umstände haben den russischen Bahnen eine in vieler Hinsicht von den sonstigen europäischen Bahnen abweichende Eigenart verliehen, zu deren Erklärung einige Angaben folgen mögen.

Bei 22 434 392 qkm Gesammtfläche des russischen Reiches (davon 5 515 055 qkm in Europa) kommen 1892 auf 100 qkm nur 0,14 km Eisenbahnen, also 1 km auf 715 qkm. Im europäischen Russland entfallen 0,57 km auf 100 qkm, während im gesammten Europa 2,2 km; in Belgien 17,8; in England 10,3; in Holland 8,6; in Deutschland 7,9; in der Schweiz 7,7, in Frankreich 7,0 km auf 100 qkm sich ergeben.

Aber eine zuverlässigere Grundlage für die Beurtheilung der Entwickelung des Eisenbahnnetzes gibt der Vergleich der Länge desselben mit der Bevölkerungszahl. Da das europäische Russland einschliesslich Finland etwa 96 Millionen Einwohner hat, so fallen auf 10 000 Einwohner 3,24 km Schienenwege. Dabei entspricht die Dichtigkeit des Netzes in den verschiedenen Landestheilen etwa der Dichtigkeit der Bevölkerung. Aber das berechnete Durchschnittsverhältniss beweist recht deutlich, wie fühlbar der Mangel an Eisenbahnen in Russland ist, wenn man andere europäische Länder in Vergleich zieht. Ganz Europa weist 6,2 km Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner auf, Schweden 16,8 km; die Schweiz 10,9; Frankreich 9,6; Dänemark 9,1; Deutschland 8,7; Belgien 8,6; England 8,5; Norwegen 7,9; Holland 6,6; Oesterreich-Ungarn 6,2; Spanien 5,6; Portugal und Rumänien 4,6; Italien 4,3; Griechenland 3,5 km. Nur Serbien mit 2,2 km und die Türkei (einschliesslich Bulgariens) mit 2,0 stehen niedriger als das europäische Russland.*) Daraus muss mit zwingender Nothwendigkeit der Schluss gezogen werden, dass Russland eines weiteren Ausbaues seines Eisenbahnnetzes nicht entbehren kann.

Die am meisten bevölkerten Landstriche des europäischen Russland sind das Weichselgebiet (65,2 Einwohner auf das Quadratkilometer), die Gouvernements Podolien (59,8), Kiew (99,3), Poltawa (55,7), Tschernigow (41,6), Charkow (42,9), alle Gouvernements von Grossruland mit der Zone der schwarzen Erde (Tschernozem) (30 bis 46 Einwohner auf das Quadratkilometer), ferner einige andere Gebietstheile in der Nähe der Hauptstädte, der Häfen und der Industriestädte. Die geringste Bevölkerung findet sich in den Wolgasteppen und in den am Ural und im Norden belegenen Gouvernements, darunter Archangel mit der niedrigsten Ziffer (0,35 auf das Quadratkilometer). Dieser ungleichen Bevölkerungsdichtigkeit entspricht, wie schon gesagt, annähernd die Vertheilung des Eisenbahnnetzes.

Aber für den Verkehr der Eisenbahnen fällt noch ein anderer Umstand ins Gewicht, nämlich das Zahlenverhältniss der ländlichen zur städtischen Bevölkerung, das im allgemeinen einen Maassstab für die Möglichkeit des Gedeihens von Handel und Industrie abgibt. Vergleicht man die Zahl der Städte in Russland mit der Gebietsfläche und die Zahl der Bewohner des platten Landes mit der gesammten Einwohnerzahl, so findet man gegenüber den andern europäischen Ländern gleichfalls recht erhebliche Unterschiede. Im europäischen Russland wohnen 87 $\frac{0}{0}$ der Bevölkerung auf dem Lande, in Deutschland 65 $\frac{0}{0}$, in Frankreich 75 $\frac{0}{0}$, in Oesterreich 83 $\frac{0}{0}$. Das erhebliche Uebergewicht der ländlichen Bevölkerung in Russland bildet einen kennzeichnenden Zug für russische Verhältnisse. Die angeführten Zahlen beweisen deutlich, dass die Kultur des Bodens die Hauptbeschäftigung des russischen Volkes bildet. Dabei besteht zwischen der Thätigkeit der ländlichen und der städtischen Einwohnerschaft vielfach kein merklicher Unterschied. Man findet Dörfer, die an Einwohnerzahl hinter den Städten nicht zurückstehen, und in denen Industrie und Handel die Bevölkerung vorwiegend in Anspruch nehmen. Das gilt namentlich von den inneren grossrussischen Gouvernements.

*) Anm. der Schriftl. Die oben mitgetheilten für 1892 geltenden Zahlen sind natürlich alle überholt. Nach der Veröffentlichung im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1899 Heft 3 sind die betr. Ziffern für Ende 1897 folgende: Im europäischen Russland Eisenbahnen 0,7 km auf 100 qkm, in Europa 2,7 km; in Belgien 20,0; in England 10,9; in Holland 8,0; in Deutschland 8,9; in der Schweiz 8,8; in Frankreich 7,8 km. Bevölkerung des europäischen Russland einschliesslich Finland 106 Millionen Einwohner; es entfallen dort auf 10 000 Einwohner 3,8 km Eisenbahnen, während auf diese Bevölkerung in Europa 6,9; in Schweden 20,5; in der Schweiz 12,0; in Frankreich 10,8; in Dänemark 11,1; in Deutschland 9,2; in Belgien 9,1; in Norwegen 9,2; in Holland 6,1; in Oesterreich-Ungarn 7,4; in Portugal 4,6; in Rumänien 4,7; in Italien 5,0; in Griechenland 3,8 km Eisenbahnen vorhanden sind.

Allerdings beschränkt sich die Industrie hauptsächlich auf Gewinnung von Rohstoffen.

Aber die Zahl der Städte wie deren Einwohnerzahl ist im sichtlichen Zunehmen begriffen. Diese Erscheinung tritt namentlich an den Eisenbahnknotenpunkten und den grossen Bahnhöfen hervor, welche einem grösseren Erzeugungsgebiet Absatzgelegenheit geben. Trotzdem bleibt die Zahl der Städte und ihrer Einwohner klein im Verhältniss zur Flächenausdehnung des Landes, weshalb es für die ländlichen Erzeugnisse häufig an genügender Nachfrage mangelt. Bis heute können überaus fruchtbare Landstriche des Kaiserreiches ihre Erzeugnisse vielfach nicht absetzen, weil in- oder ausländische Verbrauchsstätten in erreichbarer Nähe nicht vorhanden sind. Andererseits ist das Ueberwiegen der Landwirthschaft betreibenden ländlichen Bevölkerung sowie die Beschränkung der Industrie auf das Gewinnen von Rohstoffen, die ins Ausland und nach den inländischen Industriecentren gehen, die Ursache der geringen Bedeutung des Personenverkehres auf den russischen Bahnen im Vergleich zum Güterverkehr.

Das russische Eisenbahnnetz mit seinen 50 mehr oder weniger verzweigten Linien (ausgenommen die finländischen und die transkaspische) zerfällt, wenn man es nach seinen Absatzgebieten zerlegt, in 4 Gruppen: zwei umfassen das Gebiet der Ostsee und des schwarzen Meeres, die dritte das Wolgagebiet, die vierte das der Südwestgrenze. Die transkaspische und die sibirische Bahn nehmen eine besondere Stellung ein.

Durch seine westlichen Festlandsgrenzen steht Russland in unmittelbarer Berührung mit den anderen Ländern Europas und dank der schnellen Entwickelung seines Ausfuhrhandels sind die Haupteisenbahnlinien diejenigen, welche nach diesen Grenzen gerichtet sind. Diese werden erreicht an den Zollstationen Wirballen, Grajewo, Mlawa, Alexandrowo, Granitza, Radziwilow, Wolotschisk, Ungheni und Reni. Alle Bahnen, welche auf diesen Grenzstationen endigen, durchqueren Mittelrussland von Osten nach Westen. Ihre hervorragende Bedeutung für Handel und Wehrkraft ist ohne weiteres einleuchtend. Diese Linien werden von anderen in nord-südlicher Richtung verlaufenden durchschnitten. Die entstehenden Kreuzungspunkte vermitteln die Beziehungen zwischen dem mittleren Theile des europäischen Russland und den Häfen des schwarzen Meeres und der Ostsee. Die letztere bildet die hauptsächlichste Strasse für die Ein- und Ausfuhr Russlands mit der ganzen Welt. Das schwarze und asowsche Meer, welche für die Schifffahrt keine nennenswerthen Hindernisse bieten, geben auch dem ganzen südlichen Russland willkommene Gelegenheit, fast während des ganzen Jahres ununterbrochene Handelsbeziehungen mit den am Mittelmeer gelegenen Ländern zu unterhalten. Ausserdem werden durch die Häfen Odessa und Nikolajew am schwarzen Meere die überseeischen Verbindungen mit den am stillen Ozean gelegenen entferntesten asiatisch-russischen Gebieten vermittelt.

Seit einer Reihe von Jahren beschäftigt sich die russische Regierung energisch mit dem Ausbau seiner Häfen an der Ostsee (St. Petersburg, Riga, Libau und Reval), wie am schwarzen Meere (Odessa, Nikolajew, Sebastopol und Rostow), denen bedeutende Mengen von Gütern, namentlich Getreide aus den mittleren Provinzen Russlands zufliessen. Noworossisk, Poti und Batum am schwarzen Meere dienen zur Ausführung der reichen Erzeugnisse des Kaukasus und nehmen den Durchgangsverkehr zwischen Centralasien und Persien einerseits, Europa andererseits auf.

An der Ostseeküste dienen nicht nur die russischen Häfen selbst dem russischen Handel, sondern alle auf die preussische Grenze zugehenden Eisenbahnlinien haben durch verhältnissmässig kurze preussische Verbindungslinien Anschluss an die preussischen Ostseehäfen Memel, Königsberg, Danzig.

(Fortsetzung folgt.)

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Preussisch-hessische Betriebs- und Finanzgemeinschaft.** Im Monat Juni d. J. ist auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von 104 854 000 ℳ. und gegen den Juni 1898 eine Mehreinnahme von 6 002 000 ℳ. erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme stammen 1 600 000 ℳ aus dem Personenverkehr, 4 209 000 ℳ aus dem Güterverkehr und 193 000 ℳ. aus sonstigen Quellen. Die Gesammteinnahme seit Beginn des Etatsjahres (1. April) stellt sich auf 314 517 000 ℳ. und ist um 17 523 000 ℳ. höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 4 773 000 ℳ., der Güterverkehr eine solche von 11 731 000 ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 1 019 000 ℳ. mehr als in dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres.

— **Eisenbahnunfall bei Saalfeld.** Am 22. d. Mts. fuhr in der Nähe von Saalfeld bei dem Dorfe Reschwitz eine Maschine auf einen von Station Eichicht abgegangenen Güterzug, von dem mehrere Wagen zertrümmert wurden. Ein Heizer wurde tödtlich, zwei andere Personen schwer verletzt. Der Zugführer des Güterzuges rettete sich durch einen Sprung in die Saale, wohin Gepäckwagen nachstürzten. Die eingetretene Sperrung der Gleise wurde im Laufe des Tages wieder beseitigt, der Personenverkehr inzwischen durch Umsteigen aufrecht erhalten.

— Am 1. August d. J. wird die 8,45 km lange vollspurige **Nebenbahn Wörth a. S.-Lembach** mit den Stationen Langensulzbach, Liebfrauenthal, Mattstall und Lembach für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Sie bildet eine Fortsetzung der Nebenbahn Walburg-Wörth, an deren bisherige Endstation Wörth a. S. sie anschliesst.

— Am 22. d. Mts. hat die westfälische Landeseisenbahngesellschaft von der im Bau befindlichen Nebeneisenbahn Neubeckum-Warendorf die 16,8 km lange **Theilstrecke Neubeckum-Freckenhorst** mit den Zwischenstationen Ennigerloh und Westkirchen für den Gesammtverkehr eröffnet. Die Strecke Neubeckum-Ennigerloh dient bereits seit dem 15. April d. J. dem Güterverkehr.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 560 (Juni v. J. 5 378) km 2 672 043 Personen und 1 441 175 t Güter befördert worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 4 128 481 ℳ, aus dem Güterverkehr 7 681 320 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 258 241 ℳ., aus dem Thiertransport 240 082 ℳ., zusammen 12 308 124 ℳ. (gegenüber 11 648 445 ℳ. im gleichen Monat des Vorjahres). Die Jahreseinnahme bis 30. Juni d. J. beziffert sich auf 66 520 096 ℳ. (mehr gegen das Vorjahr 2 759 012 ℳ.).

— **Ferienverkehr der Münchener Bahnhöfe.** Wie das Oberbahnamt München mittheilt, wurden am 14., und 15. d. Mts. in München C.-B. und O.-B. etwa 40 000 Fahrkarten an die nach auswärts reisenden Personen abgegeben, mindestens 40 000 Personen trafen mit Ferienzügen und fahrplanmässigen Zügen an diesen beiden Tagen hier ein; am 16 d. Mts. wurden im Centralbahnhofe 38 338 Fahrkarten, hierunter 30 000 für Vorortzüge, im Ostbahnhofe 9 928 Fahrkarten abgesetzt. Der Gesammtverkehr am Sonntag, den 16. d. Mts., im Centralbahnhofe und Ostbahnhofe wird auf 80 000 Personen geschätzt. Am 14., 15. und 16. d. Mts. sind somit in den beiden Münchener Bahnhöfen mindestens 150 000 Personen ein- und ausgefahren. Die Isarthalbahn beförderte am Sonntag, den 16. d. Mts, 13 939 Personen.

— **Schutz der Bahnunterhaltungsarbeiter gegen Witterungseinflüsse.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen beabsichtigt, der Münchener „Allg. Ztg." zufolge, den Bahnunterhaltungsarbeitern sowohl auf grösseren Bahnhöfen als auf freier Strecke Unterstandsgelegenheit zum Schutze gegen die Witterung und zum Trocknen durchnässter Kleidung sowie auch zum Wärmen von Speisen und zum Kochen von Kaffee zu bieten, ähnlich wie dies seit etwa Jahresfrist auf den preussischen Staatsbahnen eingeführt ist, um die gesundheitsschädlichen Einflüsse schlechten Wetters und der Aufnahme kalter Nahrung und kalter, namentlich alkoholartiger Getränke von den Arbeitern fernzuhalten. Es sollen deshalb in grösseren Bahnhöfen und Bahnmeisterwohnsitzen geeignete Aufenthaltsräume mit Wärmöfen geschaffen, auf Strecken mit grösseren Bauarbeiten Wellblechbuden mit Kochöfen aufgestellt und die Arbeiterrotten mit tragbaren wasserdichten Zelten und kleinen Kochöfen versehen werden. Anheizholz und Kohlen sollen unentgeltlich geliefert werden.

— Auf den **pfälzischen Eisenbahnen** wurden im Monate Juni d. J. befördert 890 074 Personen, 516 309 350 kg Güter und 166 297 000 kg Kohlen gegen 818 991 bezw. 484 280 910 bezw. 159 262 000 im gleichen Monate des Vorjahres. Die Einnahmen im Juni d. J. stellten sich zusammen auf 2 381 845 ℳ. gegen 2 321 372 ℳ. im Vorjahre, also um 60 472 ℳ. höher wie im Juni 1898. Die Gesammtsumme derselben betrug vom 1. April bis Ende Juni d. J. 13 604 893 ℳ. gegen 13 431 058 ℳ. im Vorjahre, war also um 173 835 ℳ. höher wie 1898.

— Der Münch. „Allgem. Ztg.“ wird zur Frage des Beitritts der **sächsischen Staatsbahnen** zu einer eventl. zu schaffenden **Reichseisenbahngemeinschaft** unterm 20. d. Mts. aus Leipzig folgendes geschrieben:

„Mit aller Entschiedenheit wendet sich, ebenso wie kürzlich die amtliche „Leipz. Ztg.“, jetzt auch das sächsische „Vaterland“ gegen den Gedanken einer Eisenbahngemeinschaft mit Preussen, was deshalb von wesentlichem Belang ist, weil das „Vaterland“ das offizielle Organ der konservativen Partei ist und diese im Landtage auf alle Fälle den Ausschlag gibt. Das Blatt befürchtet, dass, wenn das Reich über die Anlage neuer Bahnlinien zu befinden hätte, die noch nicht erschlossenen Gebirgsthäler Sachsens ihre Wünsche auf unabsehbare Zeit würden vertagen müssen, da jedenfalls geltend gemacht werden würde, dass Sachsen reich genug an Schienenwegen, auch an Gebirgsbahnen sei und nun die bisher zurückgebliebenen Landstriche Berücksichtigung finden würden. Die Eisenbahnüberschüsse in Sachsen seien fast so hoch wie das gesammte Staatssteuereinkommen; es sei zu bezweifeln, dass Sachsen eine auch nur annähernd so hohe Summe vom Reiche herausbezahlt erhielte.“

— **Die Wohnungsgeldfrage der sächsischen Eisenbahnbeamten.** Eine Abordnung der sächsischen Eisenbahnbeamten ist, wie gemeldet wird, vor einigen Tagen vom Finanzminister von Watzdorf in besonderer Audienz empfangen worden, um die in der Presse vielfach erwähnte Wohnungsgeld-Petition zu überreichen. Der Minister hat in bereitwilligster Weise die Wünsche der Beamten angehört und hierauf erwidert, dass die sächsische Regierung der ganzen Angelegenheit nicht unsympathisch gegenüberstehe, und dass sie den Wünschen der Beamten gern Gehör schenken werde. Sie müsse jedoch vor allen Dingen bemüht sein, für die ziemlich bedeutende Summe, die hier nöthig sein werde, um den Wünschen der Beamtenschaft Rechnung zu tragen, Deckung zu suchen. Man sei sich an maassgebender Stelle klar, dass etwas geschehen müsse und wenn die Petition dem Landtage zugehe, dann werde sich auch die Unterstützung der Regierung finden. — Die Petition soll, wie verlautet, dem Landtage mit den Unterschriften von tausenden sächsischer Eisenbahnbeamten zugehen.

— Die Einnahmen der **sächsischen Staatseisenbahnen** betragen im Juni d. J. 11 068 582 *M.* (mehr gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres 385 222 *M.*). Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 30. Juni beziffern sich auf 61 192 284 (+ 2 074 419) *M.* Hierzu trugen der Personenverkehr 18 280 857 (+ 1 065 619) *M.*, der Güterverkehr 35 697 677 (+ 641 386) *M.*, sonstige Quellen 7 213 850 (+ 367 414) *M.* bei.

— Um die Bestrebungen des **Centralvereins für Arbeitsnachweis** zu unterstützen, hat auf den Antrag des Vereins der preussische Minister für öffentliche Arbeiten vor kurzem die Zusage gegeben und auch die Eisenbahndienststellen mit der Weisung versehen, dass bei eintretendem Bedarf an Arbeitskräften zu Eisenbahnarbeiten der Centralarbeitsnachweis in Anspruch genommen werden soll.

— **Eisenbahnbeamtenverein des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken.** Am 9. und 16. Mts. feierte der vor einigen Monaten ins Leben getretene Verein, dem die Beamten und Arbeiter der verschiedenen in St. Johann, Saarbrücken, Malstatt, Burbach und Schleifmühle errichteten Inspektionen, Magazine, Werkstätten, Bahnmeistereien usw. angehören, sein erstes Sommerfest durch einen halbtägigen Ausflug nach Mettlach. Der Ausflug wurde in zwei Abtheilungen unternommen; die eine Hälfte der Theilnehmer benutzte Sonntag den 9., die andere Sonntag den 16. d. Mts. Jedesmal brachten zwei mächtige Sonderzüge die Eisenbahner mit ihren Angehörigen bei freier Fahrt an ihren Ausflugsort und Abends wieder zurück. In Mettlach stellte Kommerzienrath v. Boch den reizend vor dem Städtchen auf einer Anhöhe gelegenen Pavillon als Festplatz zur Verfügung und liess seine Fabrikkapelle ein Konzert ausführen. Auch der Eisenbahngesangverein Teutonia trug durch entsprechend vorgetragene Chöre zur Verschönerung des Festes wesentlich bei. Eisenbahndirektions-Präsident Schwering brachte in schwungvoller Ansprache das Kaiserhoch aus. Auch auf den Minister Thielen, von dem die Anregung zur Gründung der Eisenbahnvereine ausging, wurde ein Hoch ausgebracht und ein Begrüssungstelegramm an ihn abgesandt.

— Im Monat Mai d. J. wurde von den Beamten des mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienstes der bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen ein **„Verband der pfälzischen Eisenbahnbeamten“** ins Leben gerufen. Eine namhafte Zahl dieser Beamten gehörte bisher dem in München bestehenden grossen **„bayerischen Verkehrsbeamtenvereine“** an, da zwischen beiden Beamtenkörpern mancherlei Beziehungen bestanden und noch bestehen, die ein Zusammengehen für beide Theile nur vortheilhaft erscheinen liessen. In einem wesentlichen Punkte gingen jedoch die beiderseitigen Interessen auseinander: der bayerische Verkehrsbeamtenverein hat sich nämlich seit seinem Bestehen zu einer seiner Hauptaufgaben gestellt, seine Wittwen- und Waisenunterstützungskasse nach jeder Richtung hin so zu stärken und zu fördern, dass dieselbe jederzeit allen Anforderungen Genüge leisten kann. Da jedoch bei den pfälzischen Bahnen hinsichtlich der Wittwen- und Waisenversorgung genügend Vorsorge getroffen ist, so liegen die erwähnten Einrichtungen beim bayerischen Verkehrsbeamtenverein nicht im Bedürfnisse der Beamten der pfälzischen Bahnen und fällt der hohe Werth, den diese Kasse für die Mitglieder des ersteren Vereins besitzt, für die Beamten der pfälzischen Bahnen vollständig weg. Als Verbandsorgan hat der neue Verein die „Bayerischen Verkehrsblätter“ gewählt und aus dieser Gemeinsamkeit eines Fach- und Vereinsorganes dürfte zur Genüge hervorgehen, dass die freundschaftlichen und kollegialen Beziehungen zwischen beiden Vereinen auch fernerhin zu beiderseitigem Besten erhalten bleiben werden.

— Am 21. und 22. Mai tagte der **„Verband bayerischer Eisenbahnwerkstätten- und Betriebsarbeiter“**, der am 23. Oktober 1898 in Nürnberg begründet wurde. Wie die „Bayerischen Verkehrsblätter“ mittheilen, ist der Verband in 15 Werkstätten verbreitet, zu denen in kurzem 5 neue hinzukommen werden, und zählt bereits über 1 000 Mitglieder, also ein Viertel aller in den bayerischen Eisenbahnwerkstätten handwerksmässig beschäftigten Arbeiter. Von den grösseren Werkstätten fehlt jetzt nur noch Regensburg. Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat zwar s. Zt. erklärt, dass das Personal sich unbehindert dem Verband anschliessen könne, sie will jedoch Eingaben und Petitionen nur durch Vermittelung der Arbeiterausschüsse erledigen, da sie sich zur Richtschnur gemacht hat, nur mit den Vertretern der Arbeiterausschüsse zu verkehren.

Ausserdem will der Verband jetzt alle Arbeiter der bayerischen Staatsbahn, nicht blos die handwerksmässig Beschäftigten, in sich vereinigen. Der Verband steht lediglich auf gewerkschaftlichem Boden, alle politischen und religiösen Fragen liegen ihm fern. Er unterscheidet sich dadurch von dem Eisenbahnerverband. Die Gründung einer Krankenkasse wurde einstweilen zurückgestellt, dagegen die Gründung einer Sterbekasse für die Mitglieder und ihre Frauen beschlossen. Der Verband will beim Landtag um neunstündige Arbeitszeit, regelmässige Lohnaufbesserung von 3 zu 3 Jahren, ohne Rücksicht auf die Arbeitsleistung der Person, Entlohnung auch für die Feiertage, Abschaffung des Stücklohnes, Festsetzung eines überall gleichen Mindest- und Höchstlohnes, Freifahrtsvorweise, wie sie das statusmässige Personal erhält, u. a. vorstellig werden. Der nächste Verbandstag soll am 31. Dezember und 1. Januar in Augsburg oder Regensburg stattfinden. Das Vereinsorgan soll demnächst erscheinen.

— **Personalnachrichten.** Am 23. Juli 1859, also gerade vor 40 Jahren, wurde der seitherige Referent der Verkehrsabtheilung des königlich bayerischen Staatsministeriums des königlichen Hauses und des Aeussern, Ministerialdirektor Karl Ritter von Oswald, zum pragmatischen Beamten und zwar als Offizial, ernannt; späterhin zum Sekretär sowie zum Generaldirektionsassessor vorgerückt, wurde er in letzterer Diensteseigenschaft als Hilfsbeamter zum genannten Staatsministerium einberufen, dortselbst zum Oberinspektor, Generaldirektionsrath, Ministerialrath und schliesslich zum Ministerialdirektor befördert. Mit dem 1. August d. J. tritt nun Ministerialdirektor von Oswald in den von ihm erbetenen Ruhestand. Durch sein im höchsten Grade freundliches und liebevolles Entgegenkommen gegen jedermann hat er sich bei sämmtlichen Verkehrsbeamten und Bediensteten sowohl als bei allen, die jemals mit ihm in Berührung kamen, ein ehrendes Andenken erworben. — Das von ihm verwaltete Verkehrsreferat geht nunmehr auf den seit Jahren gleichfalls im genannten Staatsministerium als Referent thätigen Generaldirektionsrath Heinrich Frauendorfer, der aus diesem Anlasse zum Oberregierungsrath befördert wurde, über; gleichzeitig wurde auch der in der Verkehrsabtheilung dieses Ministeriums in Verwendung stehende Oberinspektor Lorenz Seidlein unter Belassung in dieser Sparte zum Generaldirektionsrath befördert.

Die Finanzräthe Larrass und Pagenstecher, Mitglieder der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, erhielten Titel und Rang als Oberbauräthe und die Bauinspektoren Gruner in Dresden, Menzner in Leipzig, Schneider I in Glauchau und Toller in Altenburg Titel und Rang als Bauräthe.

Der Baurath Schneider in Glauchau ist gestorben.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Staatsvertrag, betreffend die Eisenbahn Tannwald-Petersdorf.** Der Staatsvertrag zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche, betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf, gelangte dieser Tage im Reichsgesetzblatt zur Verlautbarung. Die Regierungen beider Staaten kommen überein, die Bahnverbindung von Tannwald über die beiderseitige Grenze nach Petersdorf zuzulassen. Die österreichische Regierung wird die Ausführung der zwischen der Station Tannwald und der künftigen Betriebswechselstation gelegenen Strecke sicherstellen oder selbst in eigener Rechnung bewirken. Die Herstellung der österreichischen Strecke erfolgt längstens innerhalb 2 bis $2^1/_2$ Jahren. Die preussische Regierung erklärt sich bereit, die Anschlussstrecke von der Betriebswechselstation nach Petersdorf für eigene Rechnung auszuführen.

— **Leoben-Vordernberger Eisenbahn.** Die zwischen der Verwaltung der Leoben-Vordernberger Eisenbahn und der Verwaltung der Südbahn in betreff des Verbindungsbogens von der Strecke zwischen Donawitz und Leoben zum Staatsbahnhofe in Leoben geführten Verhandlungen haben, wie gemeldet wird, zu einer Verständigung geführt und dürften nunmehr auch die mit dem Eisenbahnministerium in Angelegenheit des zweiten Gleises seit einiger Zeit schwebenden Verhandlungen demnächst zum Abschlusse eines Uebereinkommens führen, dessen wesentlicher Inhalt den in der diesjährigen Generalversammlung gemachten Mittheilungen entspricht (vgl. Nr. 54 S. 941 d. Ztg.).

— **Reformen im Lokalbahnbetriebe.** Bei der österreichischen Staatsbahnverwaltung schweben gegenwärtig, wie das „Fremdenblatt" mittheilt, eingehende Studien über Reformen im Betriebe der Lokalbahnen. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben vielfach gezeigt, dass der Lokalbahnbetrieb häufig nicht ganz in Uebereinstimmung mit den ihm eigenen Bedingungen ist. Manche Lokalbahn wird weit eher wie eine grosse Hauptbahn mit all dem schweren Rüstwerk, das bei dieser unvermeidlich ist, eingerichtet und verwaltet Aus diesem kostspieligen Verwaltungssystem ergeben sich dann begreiflicherweise oft die ungünstigsten Finanzergebnisse, ohne dass etwa gerade daraus für den Verkehr greifbare Vortheile erzielt werden. Finanzielle Misserfolge dieser Art zeigen sich bekanntlich ganz besonders bei den böhmischen und galizischen Lokalbahnen. Schon im 1894 er Lokalbahngesetze wurden zahlreiche, sehr weitgehende Erleichterungen für Bau, Betrieb und Verwaltung der Lokalbahnen eingeleitet. Die seitherigen Wahrnehmungen haben indess gezeigt, dass auch diese Vorschriften und Begünstigungen nicht immer ganz genügend ausgenutzt worden sind, ganz abgesehen davon, dass mittlerweile auch im Auslande, ganz besonders in Sachsen, wieder neue Fortschritte im Lokalbahnwesen erzielt worden sind. Erfreuliche Ansätze liegen übrigens auch schon in Oesterreich durch die zunehmende Bestellung von Bahnagenten vor, von Ortsansässigen, denen ihr sonstiger bürgerlicher Beruf gestattet, die Dienstleistungen für die Lokalbahn mehr nebenher und demgemäss unter viel billigeren Lohnansprüchen zu übernehmen. In dieser und ähnlicher Richtung wird sich denn auch die Reform des Lokalbahnbetriebes bewegen müssen. Es gilt dabei, das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben in dem Sinne zu gestalten, dass die Ausgaben entsprechend herabgedrückt, der Reingewinn also angemessen erhöht werde, ohne dass die Befriedigung der berechtigten Verkehrsansprüche darunter irgendwie leidet. Im allgemeinen lässt sich sagen, dass eine Lokalbahn mindestens 1 500 bis 1 600 fl. kilometrische Einnahmen erzielen muss, wenn sie nicht mit Verlust arbeiten soll. Die Besserung der Betriebsergebnisse dürfte sich auch ohne jede Schädigung des Verkehrsinteresses durch Einhaltung sparsamerer Betriebsgrundsätze, durch bessere Ausnutzung des rollenden Materials, der Wagen- und Lokomotivenbestände, ganz besonders aber durch zielbewusstes Vorgehen im Bahnerhaltungsdienste bewerkstelligen lassen. Ausserdem kommt hier aber auch der weitgehende Ausbau des schon erwähnten Systemes der Bahnagenten und die Heranziehung des Motorwagenbetriebes für gewisse, in erster Linie dem Post- und Reiseverkehr dienende Züge in Betracht. Die Inspektionsorgane der Staatsbahnverwaltung sind schon seit längerem bei den einzelnen ihrer Aufsicht unterstellten Lokalbahnlinien in diesem Sinne thätig und die fortdauernden Studien dieser für das österreichische Lokalbahnwesen so bedeutsamen Frage lassen erwarten, dass die hier angedeuteten Reformmaassregeln sehr bald auch in den finanziellen Ergebnissen der Lokalbahnen hervortreten werden.

— **Gehaltsregelung bei den österreichischen Staatsbahnen.** Vor einigen Tagen hat zwischen den Vertretern des Eisenbahn- und des Finanzministeriums eine Besprechung in Angelegenheit der in Aussicht genommenen Gehaltsregelung bei den Staatsbahnen stattgefunden. In dieser Besprechung wurden die grundlegenden Gesichtspunkte dieser Regelung erörtert. Da bezüglich verschiedener Einzelheiten der Regelung eine Ergänzung und Vervollständigung der angestellten Berechnungen erwünscht ist, wird zunächst diese Ergänzung vorgenommen werden.

— **Bahnprojekt Niemes-Gabel.** Dieser Tage gelangte der Erlass des Eisenbahnministeriums an die Aussig-Teplitzer Bahn, mittelst dessen dem Gegenprojekte Reichstadt-Gabel die Genehmigung verweigert und der genannten Bahn aufgetragen wird, die Theilstrecke Niemes-Gabel unter direkter Einbeziehung der Stadt Niemes in die Hauptlinie zur Ausführung zu bringen. In der Begründung heisst es, dass zwar bau- und betriebstechnische Vortheile zu Gunsten der beantragten Linienänderung sprechen, denselben aber berechtigte Interessen der Stadt Niemes entgegenstehen. Die aus der Ausführung der in Vorschlag gebrachten Linienänderung erhofften kommerziellen Vortheile vermögen nicht den Ausschluss der Stadt Niemes vom durchgehenden Bahnverkehr zu rechtfertigen.

— **Eine österreichische Waarenverkehrsstatistik.** In der letzten Frühjahrssitzung des Staatseisenbahnrathes wurde bekanntlich ein Beschluss angenommen, durch welchen dem Eisenbahnministerium dringend die Schaffung einer Waarenstatistik nach Verkehrsgebieten geordnet nahegelegt wurde. Im Schoosse des Eisenbahnministeriums, welches, wie schon aus den Aeusserungen des Eisenbahnministers und des betreffenden Ministerialvertreters hervorging, diesem Antrage weitgehende Sympathien entgegenbringt, wurden eingehende Studien in der Richtung auf die Möglichkeit der Ausführbarkeit dieses Antrages gepflogen, deren Ergebniss einer Versammlung von Vertretern des Eisenbahn-, Handels- und Finanzministeriums sowie der statistischen Centralkommission unterbreitet werden soll. Als Zeitpunkt des Zusammentrittes der Versammlung wurde die zweite Hälfte dieses Monats in Aussicht genommen, doch musste der Termin auf den Frühherbst verschoben werden. Jedenfalls ergibt sich aus diesem Sachverhalte der erfreuliche Umstand, dass das Eisenbahnministerium der angeregten, sicher im Interesse einer Klarstellung der ökonomischen Verhältnisse des Reiches gelegenen Frage jenes werkthätige Interesse entgegenbringt, welches die betheiligte Oeffentlichkeit von ihm erwartet.

— **Lokalbahnprojekt für das Stubaithal.** Kürzlich fand in Mieders bei Innsbruck eine Versammlung der Stubaier Strassenbaukommission statt, der auch Vertreter der Gemeinden Pfons-Matrai, der Handels- und Gewerbekammer und die Vorsteher der Thalgemeinden beiwohnten. Ein Unternehmer, welcher die Bahn ausführen will, gab Aufklärungen über den Bau einer Schmalspurbahn, die von der Lokalbahn Innsbruck-Wilten abzweigen, auf der Brennerstrasse nach Stephansbrücke über Telfes, Vulpmes und Mieders, Schönberg nach Matrai führen soll. Das Projekt wurde allgemein beifälligst aufgenommen. Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 900 000 fl., wovon der Unternehmer für 500 000 fl. an Prioritätsaktien aufzukommen sich bereit erklärte, den Rest hätten Staat, Land, Gemeinden und sonstige Interessenten zu übernehmen. Die Gemeindevertreter haben sich verpflichtet, in ihren Gemeinden den Betrag an Stammaktien bis zu einem bestimmten Termine aufzubringen; der Bau soll noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden.

— **Statistik über den Eisenbahn-, Dampfschiff- und Postverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn.** In Budapest finden dermalen Verhandlungen zwischen Vertretern der österreichischen und ungarischen Regierung wegen Einführung einer Statistik statt, welche den mittelst Eisenbahnen, Dampfschiffen und Post sich abwickelnden Waarenverkehr zwischen Oesterreich und Ungarn zum Gegenstande hat. Ungarn hat eine derartige Statistik bereits seit 17 Jahren selbständig durchgeführt, während Oesterreich eine solche bisher nicht aufstellte.

Bei den letzten Ausgleichsverhandlungen haben sich die ungarische und die österreichische Regierung in einer Konvention dahin geeinigt, dass in Zukunft die Daten über den Waarenverkehr zwischen den beiden Staaten durch wechselseitige Unterstützung gesammelt werden sollen, derart, dass die Aufgeber in beiden Staaten zwei Waarendeklarationen ausstellen, von denen die eine im Lande bleibt, während die andere die Waare in das Nachbarland begleitet, von dem dortigen Adressaten unterschrieben und, wenn nöthig, richtiggestellt werden soll.

Das auf diesen Unterlagen gesammelte Material werden die beiderseitigen statistischen Aemter selbständig zusammen-

stellen und in besonderen Druckheften veröffentlichen. Vor dieser Veröffentlichung der Jahresergebnisse werden sowohl die Mengen als auch die Werthangaben der Ausweise behufs thunlichster Ausgleichung der Differenzen dem statistischen Amte des anderen Staatsgebietes mitgetheilt. Wegen Einführung der Zwischenverkehrsstatistik wurde s. Zt. im Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage eingebracht, welche infolge der parlamentarischen Verhältnisse unerledigt blieb. Nunmehr wird die Einführung der in Frage stehenden Statistik mittelst kaiserlicher Verordnung erfolgen.

— **Aufhebung der ungarischen Transportsteuer.** Die ungarische Regierung hat, wie verlautet, die Zustimmung zur Aufhebung der Transportsteuer im Donauverkehr bereits ertheilt, ohne dass jedoch der Zeitpunkt, in welchem diese Verfügung durchgeführt werden soll, bis jetzt feststeht. Jedenfalls wird die Aufhebung der Transportsteuer mit der Einführung der Stromgebühren am Eisernen Thore nicht zusammenfallen und wohl frühestens mit Beginn des nächsten Jahres vor sich gehen. Die Transportsteuer im Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverkehr wurde in Ungarn 1875 eingeführt und 1887 neu geregelt. In letzterem Jahre wurde die für Personen und Reisegepäck mit 10 % festgesetzte Steuer auf 18 % des Fahrpreises bezw. der Gepäckgebühr erhöht, während die Steuer für Eilgutsendungen von 5 auf 7 %, für Frachtgüter von 2 auf 5 % der Frachtgebühr erhöht wurde. Bei der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft erforderte die Transportsteuer im verflossenen Jahre etwa 250 000 fl.

— **Bevorzugung von Getreidesendungen in der Beförderung und Herabsetzung der Ladefristen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat mit Genehmigung des Handelsministers ähnlich wie in früheren Jahren anlässlich des zu erwartenden lebhaften Getreideverkehres verfügt, dass nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmte Sendungen von Getreide und Mahlprodukten, abweichend von den Bestimmungen des § 56 Punkt 4 des Betriebsreglements, bevorzugt und in erster Reihe befördert werden. Hingegen wird für die im inländischen (mit Ausnahme von Fiume), wie auch im ungarisch-österreichischen Verkehre zur Beförderung gelangenden Wagenladungsgüter (mit Ausnahme von lebenden Thieren und von dem raschem Verderben unterliegenden Gütern), deren sofortige Beförderung nicht möglich ist, betreffs Aufnahme und Lieferfristberechnung § 55 Punkt 3 des Betriebsreglements in Anwendung genommen. — Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat ferner auf Grund ministerieller Genehmigung die tarifmässige Verladezeit für alle jene Güter, welche nach den jeweilig bestehenden Tarifbestimmungen von den Parteien aus- oder einzuladen sind, auf neun Tagesstunden herabgesetzt. Damit jedoch das Publikum von dieser Verfügung in möglichst geringem Maasse betroffen werde, wurden Verfügungen getroffen, dass dort, wo die Parteien es wünschen, die Ein- und Ausladung auf Kosten derselben seitens der Bahn bewirkt wird. Diese Verfügungen sind am 25. d. Mts. in Gültigkeit getreten und bleiben bis zum Widerrufe in Kraft.

— **Die Gewichtsverluste bei Gütertransporten.** Den Handels- und Gewerbetreibenden bietet schon seit vielen Jahren der Umstand Anlass zu Beschwerden, dass Frachtgüter während des Eisenbahntransportes oft nicht geringe Gewichtsverluste erleiden, und dass insbesondere Fässer, welche Weine oder Spirituosen enthalten, oft angebohrt werden, und nicht selten mit grossem Gewichtsverlust an ihren Bestimmungsort gelangen. In dieser Angelegenheit erliess der ungarische Handelsminister bereits im Jahre 1890 eine Verordnung, in welcher er zur Verhütung der erwähnen Missbräuche den betheiligten Kreisen die in Frankreich gebräuchliche Art und Weise der Verpackung empfiehlt, dass nämlich werthvollere Weine und Spirituosen am zweckmässigsten in doppelten Fässern, oder in Fässern, welche mit Harz überzogen oder in Säcken eingenäht sind, verfrachtet werden. Die erwähnte Verordnung wies auch auf die Thatsache hin, dass das Anbohren von Fässern und die sonstigen Gewichtsverluste bei Waarensendungen in sehr vielen Fällen schon vor der Aufgabe der Waaren vorhanden sind, oder erst nach der Ankunft derselben an ihrem Bestimmungsorte herbeigeführt werden, und sonach nicht in jedem Falle den Eisenbahnbediensteten zur Last fallen. Da im laufenden Jahre mehrere Handels- und Gewerbekammern die Aufmerksamkeit des Handelsministers abermals auf die Schädigung hinlenkten, welche besonders den Kaufleuten durch die während des Eisenbahntransportes erlittenen Gewichtsverluste der Waaren verursacht wird, hat der Handelsminister die Aufmerksamkeit sämmtlicher selbständigen ungarischen Eisenbahnen neuerdings auf die in Rede stehenden Missbräuche gelenkt, und die Direktionen derselben gleichzeitig angewiesen, die Stationsvorstände unter persönlicher Verantwortung zu gewissenhafter Beaufsichtigung der Magazine zu verhalten. Aus dem Umstande, dass Beraubungen der Frachtgüter trotz der bisher angewendeten strengen Maassregeln vorkommen, glaubt der Minister folgern zu müssen, dass eine vollständige Verhütung der fraglichen Uebelstände kaum zu hoffen sei. In seiner Zuschrift an die Handelskammern spricht der Minister den Wunsch aus, es mögen statt allgemein gehaltener Beschwerden stets die einzelnen Fälle mit genauer Angabe der Daten den Direktionen der Eisenbahnen zur Kenntniss gebracht werden, da nur bei einem solchen Vorgehen eine Untersuchung mit Aussicht auf Erfolg eingeleitet werde könne.

— **Brand des Budapester Westbahnhofes.** Im Magazin des Westbahnhofes in Budapest brach am 18. d. Mts. ein Brand aus, der deshalb besonders gefährlich war, weil in dem Magazin lauter leicht brennbare Stoffe aufgespeichert waren. Das Feuer war dem Vernehmen nach dadurch entstanden, dass infolge des Eindringens von Regen ein in dem Magazin lagerndes Fass mit Calciumcarbid zum Brennen gebracht wurde. Die im Magazin befindlichen Oelfässer explodirten und das brennende Oel gab dem Element immer neue Nahrung. Mit grosser Mühe gelang es der Feuerwehr, die in einem Theile des Magazins aufgestapelten Benzinfässer in Sicherheit zu bringen. Bald nachher wurde auch dieser von den Flammen ergriffen. Der aufopfernden Thätigkeit der Feuerwehr gelang es schliesslich den Brand zu lokalisiren. Der Schaden beläuft sich auf etwa 100 000 fl.

## Niederlande.

— In den ersten Tagen des Juli ist die **elektrische Bahn Haarlem-Zandvoort**, die erste dieser Art in Holland, eröffnet worden. Dieses Ereigniss hat insofern eine gewisse Bedeutung, als die verkehrsreichen Niederlande sich bisher ablehnend gegen die elektrischen Bahnen verhalten hatten und dort nur eine untergeordnete Anlage dieser Art, die mit Akkumulatoren betriebene Sommerbahn Haag-Scheveningen bestand. Die Unternehmerin und Eigenthümerin der genannten Bahn ist die „Eerste Nederlandsche Electrische Trammaatschappij", deren Gesellschaftskapital 1 000 000 fl. beträgt. Erbaut und ausgerüstet ist die Linie von der Firma Siemens & Halske. Das Kraftwerk der Bahn ist mit drei Dampfdynamos von je 170 PS — Vertikalmaschinen direkt gekuppelt mit den bekannten Innenpolmaschinen des Berliner Hauses — besetzt worden. Die 16 km lange Linie ist grösstentheils zweigleisig gebaut und auch zum Güterverkehr bestimmt. Sie wird vorläufig mit 12 kleinen und 8 grossen Motorwagen, 9 Anhängewagen und 4 Güterwagen betrieben.

---

## Vereinsausland.

— **Rekurs der schweizerischen Nordostbahn.** Ueber die weiteren Verhandlungen vor dem Bundesgericht wird dem „Berl. Akt." berichtet: Die schweizerische Nordostbahn als Erwerberin der ehemaligen Nationalbahnlinien verlangt, dass als Anlagekapital ihr vergütet werde, was die Herstellung gekostet und nicht blos, was sie selbst für deren Erwerb ausgelegt hat. Die ursprünglichen Herstellungskosten belaufen sich auf 34 000 000 Frcs., der Ersteigerungspreis auf 37 000 000 Frcs. Gegenwärtig handelt es sich nur um die Linien Winterthur-Singen und Etzweilen-Konstanz, da im letzten Jahre vom Bundesrath nur für diese der Rückkauf angekündigt worden ist. Der Herstellungspreis derselben ist 14 000 000 Frcs., der bei der Zwangsliquidation in 1880 von der Nordostbahn bezahlte Ankaufspreis 3 000 000 Frcs. Die Steigerungsbedingungen bestimmten, dass der Erwerber die Bahn auf Grund der früheren Konzessionen, die von den anderen nicht verschieden sind, übernehme; die Uebertragung der Konzession ist von der Bundesversammlung ohne irgend welchen Vorbehalt genehmigt worden. Die Nordostbahn verlangt nun für Abtretung dieser Linien denselben Preis, den die Gesellschaft der Nationalbahn hätte beanspruchen können. Der Bundesrath will nur vergüten, was sie selbst für deren Erwerb ausgelegt hat.

In der Abstimmung wurde, dem Antrage des Referenten gemäss, das Begehren der Nordostbahn mit 6 gegen 5 Stimmen abgewiesen. Ebenso wurden die Anträge der Nordostbahn bezüglich der Regulirung der Reinertragsrechnung, insbesondere was die Aufnahme der Anleihezinsen unter die Ausgaben und die Festsetzung des durchschnittlichen Reinertrages unter Berücksichtigung der Höhe des Anlagekapitals am Ende der zehnjährigen Periode betrifft, soweit sie in Widerspruch stehen mit der im Centralbahnprozess ergangenen Entscheidung des Bundesgerichts, sämmtlich abgelehnt und einige Streitpunkte untergeordneter Bedeutung in das civilrechtliche Verfahren verwiesen. Schliesslich wurde noch der Antrag der Rekurrentin,

die Konzessionsgebühren seien nicht in die Ausgaben der Reinertragsrechnung einzustellen, verworfen und die Behandlung des Nordostbahnrekurses damit als erledigt erklärt.

— Am 19. d. Mts. wurde die neue Bahn **Burgdorf-Thun** eröffnet. Sie ist bekanntlich die erste Vollbahn der Schweiz, die durch elektrische Kraft betrieben wird.

— An der **Ofotenbahn,** die bekanntlich der Erschliessung der noch ungenutzt daliegenden Erzfelder im nördlichsten Schweden dienen soll und mit der gleichzeitig ein neuer Verkehrsweg zwischen dem bottnischen Meerbusen und dem atlantischen Ozean hergestellt wird, hatten die Arbeiten im letzten Herbst begonnen, und sie sind trotz der hohen Breitengrade den ganzen Winter hindurch fortgesetzt worden. Diese Winterarbeiten zeigten aber so recht die ungeheuren Schwierigkeiten, mit denen ein Bahnbau über dem Polarkreis verknüpft ist. Sie bilden ein Gegenstück zu den Bahnarbeiten in den Urwäldern des tropischen Afrikas: hier Fieber und sengende Sonnengluth, dort arktische Kälte. Die neue Bahn geht bekanntlich von dem berühmten Erzbergwerk Gellivare ab, das bereits Schienenverbindung mit Luleå hat, durch gänzlich kahle, menschenleere Gebiete, wie schon der Umstand zeigt, dass die neue Bahnstrecke zwischen Gellivare und dem Ofotenfjord an der Westküste Norwegens, also auf einer Länge von 278 km, nur zwei Stationen erhält, nämlich bei dem nördlich von Gellivare belegenen neu zu erschliessenden Erzfeld Kirunavara und an der schwedisch-norwegischen Grenze. In diesen öden und gänzlich unbewohnten, über 500 m über dem Meere liegenden Gebieten hatten die Arbeiter, die mitten im dunklen Winter hier mit den Arbeiten begannen, alle Gefahren eines arktischen Winters zu kosten. Sie waren weit schlimmer daran, als eine Polarexpedition, denn während die Theilnehmer einer solchen reichlich mit warmer Kleidung und mit Nahrung versehen sind und in ihrem Fahrzeuge einen warmen Aufenthalt haben, waren die bei dem Bahnbau beschäftigten und aus allen möglichen Gegenden herbeigeströmten Arbeiter, mit den Verhältnissen unbekannt, nur mangelhaft ausgerüstet. In den Einöden, durch die die Bahn gehen soll, herrschte im Winter eine Kälte von 40—50 ° C., und zu allererst mussten die Arbeiter im Schnee Höhlen bauen, um nothdürftigsten Schutz zu haben, bevor die Erdhütten oder die vorläufigen „Kasernen“ fertig wurden. In diesen letzteren brannte das Feuer beständig, aber trotzdem kam es nicht selten vor, dass das Wasser in unmittelbarer Nähe des Feuers gefror. Zahlreiche Arbeiter trugen Frostschaden davon. Sehr übel daran waren die Pferde, die Tag und Nacht bei über 40 ° Kälte im Freien stehen mussten. Da man aber eine besonders ausdauernde Rasse gewählt hatte, ging merkwürdigerweise keins dieser Thiere zu Grunde. Auch unter den Menschen kamen weniger Krankheitsfälle vor, als man erwartet hatte, und gestorben ist nur ein Russe, der sich verlief und zu Tode fror.

Die Ofotenbahn wird vom Staate gebaut, nämlich die Strecke von Gellivare bis zur schwedisch-norwegischen Grenze von Schweden, die übrige Strecke bis zum Endpunkt Ofoten von Norwegen. („Voss. Z.“).

— **Elektrische Untergrundbahnen für Buenos-Aires.** In Vertretung der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin hat Herr A. Becker in Buenos-Aires an den Nationalkongress ein Konzessionsgesuch für elektrische Untergrundbahnen in Buenos-Aires eingereicht. Diese Anlage ist in vier Sektionen getheilt. Die Linien müssen innerhalb 30 Monaten von dem Tage der Genehmigung der Pläne an fertiggestellt sein. Die Regierung kann die Bahn jederzeit mit 15 % Zuschlag auf den abzuschätzenden Werth erwerben.

— **Verstärkung der Niagara-Auslegerbrücke.** Es hat wohl keinen Fachmann überrascht, schreibt das „Centralblatt der Bauverw.“, dass Röbling's alte berühmte Eisenbahnhängebrücke über den Niagara, trotz wiederholter Erneuerung des Ueberbaues, allmählich den Anforderungen des wachsenden Verkehres nicht mehr genügen konnte und deshalb im Jahre 1896 durch eine neue Bogenbrücke ersetzt worden ist. Jetzt bringen die amerikanischen Fachzeitschriften die Nachricht, dass auch die erst im Jahre 1883 erbaute Auslegerbrücke der fortwährend zunehmenden Belastung wegen verstärkt werden muss. Die Brücke wurde damals einer sehr scharfen Belastungsprobe mit 20 schweren Lokomotiven und 24 vollbeladenen Kieswagen unterworfen, die keinerlei Anstand ergab. Trotzdem hält man gegenwärtig eine so bedeutende Verstärkung für nothwendig, dass man die Zahl der vorhandenen Hauptträger von zwei auf drei (für zwei Gleise) vermehren will. Der dritte Träger soll mitten zwischen den zwei vorhandenen eingebaut werden. Demgemäss sind auch die eisernen Pfeiler und ihre steinernen Sockel zu ergänzen, so dass die rechnungsmässige Tragfähigkeit der Brücke um die Häfte vergrössert wird.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 20. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 20,08 km lange Strecke Kirchenlamitz-Weissenstadt der königlich bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz zwischen den Stationen Zielenzig und Schermeisel gelegene Haltestelle Gleissen für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Leichen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Grossvieh in einzelnen Stücken, lebenden Thieren in Wagenladungen, Sprengstoffen und Fahrzeugen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen in Nr. 55 d. Ztg. Inser.-Nr. 1989.)

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 22. Juli d. J. ist der an der Linie Pforzheim-Calw zwischen den Stationen Weissenstein und Unterreichenbach errichtete Haltepunkt Grunbach-Salmbach für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 20. Juli d. J. ist die zwischen der Station Gstadt und der Haltestelle Ederlehen in Kilometer 1⁴/₅ der schmalspurigen Linie Gstadt-Ybbsitz gelegene Personenhalte- und Verladestelle Steinmühl für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die an der Bahnstrecke Posen-Wreschen zwischen den Stationen Schwersenz und Kostschin gelegene Haltestelle Hartmannsfeld, welche gegenwärtig nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern und Leichen eingerichtet ist, ist auch für den Viehverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt auch fernerhin ausgeschlossen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die an der Strecke Landau H. B.-Herxheim zwischen den Stationen Landau H. B. und Offenbach a. d. Queich gelegene Haltestelle Mörlheim ist am 15. Juli d. J. für den gesammten Güterverkehr eröffnet worden. Ferner wird am 1. August d. J. die an der Strecke Kaiserslautern-Landstuhl gelegene Haltestelle Einsiedlerhof auch für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und Kleinviehverkehr eröffnet werden.

### Aenderungen von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 1. Oktober d. J. ab erhalten die Stationen Hochfeld B. M. und Hochfeld Rh. die Bezeichnung Duisburg-Hochfeld Nord und Duisburg-Hochfeld Süd.

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Vom 1. September d. J. ab führt die an der Strecke Köln-Ehrenfeld-Gre-

venbroich gelegene Station Bocklemüne die Bezeichnung Köln-Bocklemünd.

**Verwechselung von Stationen.**

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Güterabfertigungsstellen Griessen an der Strecke Basel-Schaffhausen der badischen Staatseisenbahnen und Griessem an der Strecke Hameln-Lage des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover leicht verwechselt werden.

Die handschriftliche Ergänzung des „Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung" wird anheimgestellt.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Oesterreich-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.**

Abänderung der Kundmachung vom 17. Juni 1899, betreff. Einführung von Nachträgen zu den Tarifen, Theil II Heft 1 und 2, gültig v. 1. März 1896 (enthalten in Nr. 75 dieses Blattes vom 1. Juli 1896; fortl. Nr. 582 S. 1451).

Der vorletzte Absatz der Kundmachung hat zu lauten:

„Insoweit durch vorstehende Nachträge Tariferhöhungen eintreten, oder bestehende Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschliesslich 15. September 1899 in Kraft."

Wien, am 18. Juli 1899. (2014)

K. k. österr Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Eröffnung von Strecken.

**Eröffnung der Nebenbahn Bolkenhain-Merzdorf und Ausgabe des Nachtrags 10 zum Gruppentarif II.**

Am 1. August d. J. wird die Nebenbahn Bolkenhain-Merzdorf dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. An der Strecke liegen in der Richtung von Bolkenhain her die Haltestelle Alt-Röhrsdorf, der Haltepunkt Grosser Hau und die Haltestelle Thomasdorf. Die Haltestellen Alt-Röhrsdorf und Thomasdorf erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut, Wagenladungen, Vieh und Sprengstoffen. Fahrzeuge können nur insoweit abgefertigt werden, als zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe nicht erforderlich ist.

Der Haltepunkt Grosser Hau dient nur dem Personenverkehr mit der Maassgabe, dass der Verkauf der Fahrkarten durch den Zugführer stattfindet. — Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der dem Personenverkehr dienenden Züge sind aus den Aushangfahrplänen zu ersehen. Es gelangen nur Fahrkarten 2.—4. Wagenklasse zur Ausgabe. Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion Liegnitz 2, Maschineninspektion Liegnitz, Verkehrsinspektion Waldenburg und Werkstätteninspektion Breslau 3 unterstellt.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung der Nebenbahn Bolkenhain-Merzdorf tritt der Nachtrag 10 zum Gruppentarif II (Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen) in Kraft, in dem die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der genannten Nebenbahn und Entfernungsabkürzungen für die älteren Stationen enthalten sind. Die Haltestelle Thomasdorf ist in den Ausnahmetarif 1 (Holztarif) und die Haltestelle Alt-Röhrsdorf in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) zum Düngen einbezogen werden.

Ausserdem enthält der Nachtrag neben bereits früher bekanntgegebenen Aenderungen und Ergänzungen die Entfernungen für die Stationen Creisau und Kolonowska.

Soweit für den Verkehr mit den übrigen Stationen der preussischen, hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen bis zum 1. August d. J. keine Tarifnachträge mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen der Strecke Bolkenhain-Merzdorf zur Ausgabe gelangen, sind der Frachtberechnung diejenigen niedrigsten Gesammtentfernungen zu Grunde zu legen, die sich durch Anstoss folgender Kilometerzuschläge an die für Bolkenhain oder Merzdorf bestehenden Entfernungen ergeben:

| | Zuschlag an Bolkenhain km | Zuschlag an Merzdorf km |
|---|---|---|
| Alt-Röhrsdorf . | 5 | 18 |
| Thomasdorf . . | 12 | 6 |

Ueber die Höhe der Frachtsätze für Steinkohlen etc. von dem niederschlesischen Grubenbezirk nach den neuen Stationen geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 11. Juli 1899. (2015)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. September d. J. ab führt die an der Strecke Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich gelegene Station „Bocklemünd" die Bezeichnung „Köln-Bocklemünd."

Köln, den 20. Juli 1899. (2016)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Infolge Hochwasser war der Gesammtverkehr auf der Strecke Saybusch-Friedrichshütte vom 9./7. bis 19./7. l. J. unterbrochen.

Wien, den 20. Juli 1899. (2017)

## 5. Güterverkehr.

Am 1. August d. J. tritt für die Beförderung von phosphorhaltigen Konverterschlacken (Thomasschlacken) und anderen mineralischen Phosphaten, roh oder gemahlen, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einem Wagen

im Verkehre von den Stationen Deutsch-Oth, Diedenhofen und Düdelingen-Werk der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn und St. Ingbert der pfälzischen Eisenbahnen

nach

Stationen der preussischen, sächsischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Lübeck-Büchener, mecklenburgischen Friedrich Franz-, mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-, Altdamm-Kolberger, Altona-Kaltenkirchener, Hansdorf-Priebuser, Kiel-Eckernförde-Flensburger, Neubrandenburg-Friedländer, Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitzer und Stargard-Cüstriner Eisenbahn

ein besonderer Ausnahmetarif in Kraft.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für solche Stationsverbindungen, für welche in den betreffenden Verbandstarifen Frachtsätze nicht vorgesehen sind und zwar sind dies die des Rohstofftarifs. Die in dem neuen Ausnahmetarife enthaltenen besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und zum Reglement im Allgemeinen Eisenbahngütertarife, Theil I, für die deutsch-luxemburgischen Verkehre sind von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, durch welche der Ausnahmetarif auch unentgeltlich bezogen werden kann.

Erfurt, den 18. Juli 1899. (2018)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Betrifft den Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.**

Im Gruppen- und Gruppenwechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie im Wechselverkehr der preussisch-hessischen Staatseisenbahnen mit Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und der Station Kempen der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhalten die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien unter Ziffer 1 und 2 vom 1. August d. J. ab folgende geänderte Fassung:

1. Für Materialien, wie beispielsweise Grand, Kies, Sand, rohe Steine (rohe Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge), Steinschrotten einschliesslich des Steingrobschlags in unregelmässigen Stücken zur Herstellung von sogenanntem Kleinpflaster auf Chausseen, Schlacken und Ziegelbrocken, die nachweislich zur Herstellung und Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden, befestigten, ungepflasterten oder ge-

pflasterten, aber nicht mit Reihenpflaster versehenen und nicht asphaltirten Wege- auch Chausseeflächen bestimmt oder verwendet sind, wird die Fracht nach den im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen zu den nachstehend aufgeführten Frachtsätzen berechnet.

2. Auf Asphalt, Cement, Eisen und Holz (für Eisen- oder Holzpflaster), Klinker, Pflastersteine (bearbeitete d. h. nicht blos roh gespaltene), Trass und Ziegelsteine finden diese Frachtsätze keine Anwendung.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t,

a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

In Uebereinstimmung hiermit ist der letzte Satz der Verwendungsbescheinigung zu ändern, wie folgt:

Der bezeichnete Weg ist weder mit Reihenpflaster versehen oder asphaltirt, noch zur Reihenpflasterung oder Asphaltirung bestimmt.

Berlin, den 19. Juli 1899. (2019)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch - ungarisch bayerischer Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.**

Mit Wirksamkeit vom 10. August 1899 werden die Stationsverbindungen Budweis - Donauwörth bezw. Reichertshausen in den Ausnahmetarif Nr. 35 (Treber etc.) aufgenommen.

München, den 21. Juli 1899. (2020)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. August d. J. treten im Verkehre zwischen der Station Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn einerseits und Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der sächsischen Staatseisenbahnen andererseits direkte Entfernungen und Frachtsätze insoweit in Kraft, als solche in den Tarifheften 1 und 5 bisher nicht bestanden haben.

Diese Frachtsätze gelten mit wenigen Ausnahmen nur für den Wagenladungsverkehr.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. Juli 1899. (2021)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Saarkohlentarif Nr. 14 nach der Mittel- und Westschweiz.**

Durch die am 21. d. Mts. zur Eröffnung gekommene Burgdorf-Thunbahn werden die in oben bezeichnetem Tarif enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze nach den Centralbahnstationen Thun und Scherzligen sowie nach den Stationen der Thunersee-, Bödeli- und Spiez-Erlenbachbahn ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen. (2022)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.**

Der im Bereiche der preussischen Staatseisenbahnen versuchsweise und widerruflich zur Einführung gekommene Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen findet mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre von Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Cassel nach der Station Regensburg der königlich bayerischen Staatseisenbahnen Anwendung. Von den Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Cassel kommen dieselben in Frage, welche im inneren Verkehre der preussischen Staatseisenbahnen als Versandstationen für derartige Sendungen vorgesehen sind.

Ueber die Anwendungsbedingungen sowie die Höhe der Frachtsätze ist das Nähere bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Erfurt, den 16. Juli 1899. (2023)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsthiertarif.**

Mit dem 1. August 1899 tritt für die Beförderung von lebenden Thieren zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Hannover (einschl. der prignitzer und Paulinenaue-Neuruppiner Bahn), der oldenburgischen Staats- und der Lübeck-Büchener Bahn einerseits und den Stationen der pfälzischen und Main-Neckarbahn, der badischen und württembergischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen (einschliessl. der Wilhelm-Luxemburgbahn) andererseits ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die Tarifsätze zwischen den Stationen der obengenannten nördlichen Bahnen und den Stationen der obengenannten südlichen Bahnen im norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen Thiertarif vom 1. April 1891, im mitteldeutschen Thiertarife vom 1. März 1889, im rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Thiertarife vom 1. Juli 1894 und im Reichsbahn-Staatsbahnthiertarife vom 1. Februar 1894 aufgehoben werden.

Durch den neuen Tarif kommen vielfache Ermässigungen der direkten Frachten für Grossvieh (ausser Pferden) und für Kleinvieh infolge der von einem Theile der Verbandsbahnen eingeführten niedrigeren Taxen zur Durchführung, womit andererseits eine Einschränkung der direkten Abfertigung auf das zur Zeit bestehende Bedürfniss verbunden ist. Soweit durch diese Einschränkung oder sonst indess Frachterhöhungen eintreten würden, bleibt die bisher zulässige direkte Abfertigung noch bis zum 1. Oktober 1899 bestehen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Der neue Tarif ist voraussichtlich vom 30. d. Mts. ab bei den Abfertigungsstellen einzusehen wie auch käuflich zu haben.

Hannover, den 19. Juli 1899. (2025)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.**

Zum Verbandsgütertarif vom 1. Januar 1896 erscheint der Nachtrag 5 vom 1. August d. J., welcher ausser einigen Berichtigungen Frachtsätze für die Stationen der neuen Strecke Crivitz-Parchim der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn enthält.

Schwerin, den 18. Juli 1899. (2026)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.**

Mit dem 1. August d. J. wird die Station Schleiz der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 17. Juli 1899. (2027)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

**Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrt, der ungarischen Fluss- und Seeschifffahrt, sowie der süddeutschen Donaudampfschifffahrt nach Bayern (A.-T. Nr. I vom 1. April bezw. 1. Mai 1898).**

Kombinirter Bahn- und Schiffsverkehr über Pressburg-Passau, Heft 1 (Getreideverkehr mit Bayern) vom 1. August 1898.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird das Verzeichniss der Anstossbeträge für die k. b. Lokalbahnstationen, wie folgt, ergänzt:

| Kilometer ab der Uebergangsstation | Bestimmungsstation | Uebergangsstation | Serie I (Getreide etc.) | Serie II (Mais) |
|---|---|---|---|---|
| | | | Pfennig für 100 kg | |
| 7 | Nürnberg Nord-B. . | Nürnberg Ost-B. . . | 3 | 2 |
| 4 | „ Nordostb. . | „ „ . . | 2 | 2 |

München, den 17. Juli 1899. (2024)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

Mit Wirkung vom 1. August d. J. wird die Station Neureuth der badischen Staatseisenbahnen in das 5. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Strassburg, den 19. Juli 1899. (2028)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1, 2, 3.**

Zum 1. August 1899 werden die Stationen Ennigerloh, Freckenhorst, Westkirchen der Neubaustrecke Neubeckum-Freckenhorst der westfälischen Landeseisenbahn in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 21. Juli 1899. (2029)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. August d. J. werden die Stationen Domsühl, Friedrichsruh in Mecklenburg und Ruthenbeck der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den norddeutsch-sächsischen Güterverkehr (Tarifheft Nr. 2) einbezogen, auch werden die Entfernungen für die Stationen Crivitz und Suckow derselben Eisenbahn kürzer bemessen.

Ueber die anzuwendenden neuen und abgeänderten Entfernungen, sowie über die Abfertigungsbefugnisse der neu eintretenden Stationen ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 21. Juli 1899. (2030)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 wird die Station bei Rheinfelden mit direkten Frachtsätzen in den belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifhefte 6a und 6b aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen und das Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. Juli 1899. (2031)

Grossh. Generaldirektion.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.**

Zum Ausnahmetarif vom 1. April 1897 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält Aufnahme der Station Bedburg des Direktionsbezirks Köln in den Verkehr, anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der niederländischen Staatsbahn der Linie Simpelveld-Maastricht-Eysden und Vlodrop-Budel, sowie Aufnahme der Stationen Bobeldyk, Breedevoort und Obdam der holländischen Eisenbahn in den Verkehr.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis zum 15. September 1899 bestehen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 19. Juli 1899. (2032)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Raps und Rübsen, Malz und Mühlenerzeugnissen in Wagenladungen von 10000 kg im Verkehre von Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen zur Ausfuhr nach der Schweiz, Vorarlberg und Oesterreich sowie darüber hinaus tritt am 1. August d. J. der Nachtrag II in Kraft, der durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen ist. Der Nachtrag enthält unter anderem eine anderweite Fassung des Waarenverzeichnisses sowie neue Frachtsätze für die sächsischen Stationen Frankenberg und Potschappel. Die für den Verkehr von diesen Stationen nach Passau transit und Regensburg Donaulände transit vorgesehenen Frachtsätze gelten erst vom 15. August 1899 an.

Dresden, am 24. Juli 1899. (2033)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. treten Ausnahmefrachtsätze von Klemzow nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5a — in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 19. Juli 1899. (2034)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft.**

Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarif, Theil II.

Am 1. September 1899 tritt der Nachtrag I zum Lokalgütertarif, Theil II der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft in Kraft. Derselbe enthält Bestimmungen über die Beförderung lebender Fische, ferner Ergänzungen, Abänderungen und Berichtigungen einzelner Bestimmungen und Frachtsätze des Haupttarifes. Exemplare können im Weg der Direktion der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft zum Preise von 40 Hellern per Stück bezogen werden.

Prag, den 17. Juli 1899. (2035)

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

Auf 1. September d. J. treten in den Personen- und Gepäcktaxen zwischen Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Main-Neckarbahn einerseits und der österreichischen Staatsbahnen via Bodensee andererseits Erhöhungen ein. Nähere Auskunft ertheilt unser Personentarifbüreau.

Karlsruhe, den 18. Juli 1899. (2036)

Grossh. Generaldirektion.

## 7. Verdingungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Stab- und Profileisen;
II. Eisenbleche;
III. Eisen- und Metallwaaren, als: Schrauben, Nieten, Schliessen, Stifte, Nägel, Drahtgewebe, Röhren, Roststäbe, Feuerschutzringe, Bremsklötze, Schweissstahl, Spiralfedern, Weissbleche, Bindedraht, Telegraphenstützen, Bufferscheiben;
IV. Kupferwaaren etc., als: Draht, Stangen, Röhren, Blech, Feuerbüchsplatten, Messing-Blech, -Draht, -Röhren und Wagenbeschlagtheile, Zinn, Antimon, Zink, Blei, Plomben, Schlagloth, Bleiringe, Zinkringe und isolirten Kupferdraht;
V. Geräthe: Schaufeln, Steinkohlenbehälter und -Löffel, Schürhaken;
VI. Eisenleitungsdraht, verzinkt.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 31. Juli 1899" spätestens bis Montag, den 31. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und die Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, worin die gewünschten Gruppen bezeichnet sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Verdingungslokal auf.

Eine Zusendung der Muster findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 15. Juli 1899. (2037)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die Lieferung von 40 bis 50 Stück Kohlenkasten zu 500 kg Fassungsraum, darunter 15 Stück ohne Räder, soll vergeben werden. Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen sind vom Herrn Eisenbahnsekretär Stangnowski, Hamburgerstrasse 30 gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ (nicht Briefmarken) zu beziehen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 7. August, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 20. Juli 1899. (2038)

Königliche Eisenbahnmaschineninspektion.

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien wie Eisenschienen, Stahlschienen, Schwellen, Kleineisenzeug etc. sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 10. August, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Mainz, den 18. Juli 1899. (2039)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

## 9. Offene Stellen.

Grössere Privatbahnverwaltung sucht tüchtigen

Kontrolbeamten.

Gefällige Anerbieten mit Lebenslauf, eingehender Bezeichnung der bisherigen Thätigkeit, sowie Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten unter O. H. 2 an die Expedition dieser Zeitung. (2040)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 57. | 29. Juli 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse.

Eine finanztechnische Frage von grosser Bedeutung für alle Staaten mit Staatsbahnbetrieb geht in Württemberg einer sachverständigen Regelung entgegen: die Schaffung eines wirksamen Schutzes gegen die ungemessene Verwendung der schwankenden Eisenbahnüberschüsse zu allgemeinen Staatszwecken.

So segensreich das Staatsbahnsystem in Deutschland wirkt, so birgt es doch eine schwere Gefahr in sich, die darin zu erkennen ist, dass die zeitweise glänzenden Eisenbahnüberschüsse vielfach zu Ausgaben verleiten, welche man nicht machen würde, wenn diese Einnahmequelle nicht zur Verfügung stände. Die Mittel sind ja da, heisst es einfach. Ob diese Quelle aber dauernd so reich fliessen wird, danach fragt man im Augenblicke der Befriedigung eines Wunsches nicht. Es geht hier in der Staatswirthschaft, wie im Privatleben. Mancher dünkt sich haushälterisch und oft, wenn es zu spät ist, erkennt er erst, dass er über seine Verhältnisse hinaus gewirthschaftet hat.

Die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen sind ihrer ganzen Natur nach schwankende. Wer auf diese sein finanzielles Haus bauen will, der muss vor allem Maassregeln treffen, welche die ruckweise Entwickelung dieser Einnahmen wieder ausgleichen; er muss seinen Dispositionen nicht die zufälligen Ergebnisse der einzelnen Jahre unvermittelt zu Grunde legen, sondern aus denselben Durchschnitte bilden, welche in schlechten wie in guten Zeiten eine gewisse Stätigkeit im Haushalt schaffen.

Diese Wirkung lässt sich unter kleinen Verhältnissen und vorübergehend wohl dadurch erreichen, dass man in guten Zeiten etwas mehr, in schlechten Zeiten entsprechend weniger für Meliorationszwecke thut. Dieses Aushilfsmittel wird aber auf die Dauer und unter grossen Verhältnissen versagen, weil ein solches Verfahren dem Andringen auf weitere Ausgabezugeständnisse gegenüber doch nicht Stand hält: trotz aller Betheuerungen und Gegenmittel werden doch immer weiter neue Ausgaben auf diese schwankenden Einnahmen hin bewilligt. Das Verfehlte dieses Verfahrens liegt eben darin, dass sich bei einer solchen Wirthschaft niemand ernstlich die Frage vorlegt, auf welchen Ueberschuss man vernünftiger Weise auf die Dauer rechnen kann. Man vermuthet wohl, man ahnt ungefähr, wie die nächste Zukunft sich weiter gestalten wird, aber in eine volle verantwortliche Prüfung der Frage selbst tritt man nicht ein, da hierzu eine zwingende Veranlassung nicht vorliegt, ja man geht der Beantwortung einer solchen Frage als einer unbequemen gern aus dem Wege. Es wirthschaftet sich viel angenehmer, wenn man aus einer ungemessenen Quelle schöpft; vor allem ist man der Sorge überhoben, sich nach anderen Einnahmequellen umsehen zu müssen. Und doch haben die Staaten, deren Haushalt auf Eisenbahnerträgnisse angewiesen ist, in erhöhtem Maasse die ernste Pflicht, die vorgedachte Frage sorgfältig zu prüfen und je nach dem Ergebniss wirksame Maassregeln zum Schutze gegen ungemessene Inanspruchnahme dieser Ueberschüsse zu treffen.

Einen solchen weisen Schritt hat jetzt Württemberg gethan. Zu Beginn dieses Jahres hat die königlich württembergische Regierung ihrem Landtage einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher im Art. 1 folgendes bestimmt:

„Zum Zwecke der Bildung eines in der Verwaltung der Staatshauptkasse stehenden Reservefonds der Staatseisenbahnen wird bestimmt:

1. Der nach den Voranschlägen im Spezialetat der Staatseisenbahnen zu erwartende Reinertrag wird in den Hauptfinanzetat nur bis zu der Höhe eingestellt, welche in runder Summe dem Durchschnitt der Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse während der letzten zehn zur Zeit der Einbringung des Hauptfinanzetats rechnungsmässig abgeschlossenen Etatsjahre entspricht.

2. Die Ablieferungen der Eisenbahnhauptkasse vom wirklichen Reinertrage eines Etatsjahres sind von der Staatshauptkasse bis zur Höhe des in Ziffer 1 genannten Durchschnittes für die laufende Verwaltung, der Mehrbetrag

ist für den Reservefonds der Staatseisenbahnen zu verrechnen. Bleiben aber die Ablieferungen hinter dem nach Ziffer 1 in den Hauptfinanzetat eingestellten Etatssatz zurück, so hat der Reservefonds das Fehlende, soweit seine jeweiligen Mittel reichen, zur laufenden Verwaltung abzugeben."

In der Begründung heisst es:

„Der Staatshaushalt wird nach Erfahrungen, welche nicht allein in Württemberg, sondern auch anderwärts gemacht werden, von den Schwankungen in den Erträgen der Eisenbahnen stark beeinflusst, weshalb sich die königliche Staatsregierung schon seit geraumer Zeit ernstlich mit der Frage beschäftigt hat, ob und wie am zweckmässigsten eine Einrichtung getroffen werden könnte, bei welcher diese Schwankungen den Staatshaushalt nicht mehr so unmittelbar wie bisher berühren und Störungen für die stätige Fortführung desselben thunlichst hintangehalten werden.

Die Schwankungen in den Erträgen der Staatseisenbahnen können sich für den Staatshaushalt in doppelter Weise fühlbar machen. Es können Schwierigkeiten entstehen

1. bei Herstellung des etatsmässigen Gleichgewichtes zwischen Ausgaben und Einnahmen und
2. infolge der durch Abweichung des wirklichen Eisenbahnertrages vom Etatssatz veranlassten Gestaltung der Rechnungsergebnisse für den gesammten Staatshaushalt.

Zu Ziffer 1. Schwierigkeiten in dieser Richtung entstehen, wenn sich bei Aufstellung eines neuen Hauptfinanzetats zeigt, dass nach den vorliegenden Erfahrungen der Reinertrag der Eisenbahnen nicht mehr in gleicher Höhe wie im vorhergehenden Hauptfinanzetat eingestellt werden kann, während andererseits eine entsprechende Minderung des Staatsbedarfes deshalb erschwert oder gar unmöglich ist, weil die in früheren Etats veranschlagten Reinerträge der Eisenbahnen, welche vielleicht gar nicht oder nur vorübergehend erreicht wurden, zur Deckung fortdauernder Staatsausgaben mitbestimmt worden sind.

Es legt sich der Gedanke nahe, in irgend welcher Weise Vorsorge dafür zu treffen, dass für die Zukunft nicht wieder allmählich zu hohe Reinerträge der Staatseisenbahnen zur Einstellung in den Hauptfinanzetat gelangen.

Zu Ziffer 2. Die andere Unzuträglichkeit, welche die Schwankungen im Reinertrag der Eisenbahnen herbeiführen kann, tritt insbesondere dann ein, wenn sich nach dem Ergebniss der Staatsrechnung infolge eines Ausfalles beim Reinertrag der Eisenbahnen für das betreffende Jahr beim Staatshaushalt im ganzen ein Fehlbetrag ergibt. Schwankungen im Reinertrag der Eisenbahnen sind übrigens auch dann, wenn sie beim Abschluss der Staatsrechnung keinen Fehlbetrag, sondern nur stark wechselnde Ueberschüsse herbeiführen, im Interesse der Stätigkeit des Staatshaushalts nicht erwünscht, weil sie bei den Verwilligungen aus den Ueberschüssen ein mehr sprungweises Vorgehen veranlassen.

Die Erwägungen, welche zur Beseitigung der vorstehend unter Ziffer 1 und 2 geschilderten Unzuträglichkeiten angestellt wurden, haben ergeben, dass durch die Bildung eines Erneuerungsfonds für die Eisenbahnen, wie solcher schon vorgeschlagen wurde, dieses Ziel nicht erreicht würde.

Das Absehen muss vielmehr auf eine Einrichtung gerichtet werden, durch welche nicht nur Schwankungen in den Ausgaben, sondern auch in den Einnahmen der Eisenbahnen für den Staatshaushalt weniger fühlbar gemacht werden, mit anderen Worten, es muss dafür gesorgt werden, dass die Ablieferungen vom Reinertrag der Eisenbahnen an die Staatshauptkasse in einer Weise geregelt werden, welche eine grössere Stätigkeit als bisher verbürgt. Dies lässt sich durch die Bildung eines Reservefonds erreichen, welcher die Schwankungen im Reinertrage der Eisenbahnen aufnimmt und ihre unmittelbare Einwirkung auf den allgemeinen Staatshaushalt beseitigt.

Zu diesem Zweck empfiehlt es sich für die Zukunft, den in den Hauptfinanzetat einzustellenden Reinertrag der Eisenbahnen, übrigens ohne Begrenzung nach unten, im Höchstbetrage dahin dauernd zu bestimmen, dass er den Durchschnitt der wirklichen Reinerträge in einer gewissen Anzahl vorhergegangener Etatsjahre nicht übersteigen darf, wobei der etwa veranschlagte höhere Reinertrag dem Reservefonds zu überweisen wäre."

Dieser Gedanke hat denn auch in den beiden württembergischen Kammern verständnissvolle Aufnahme gefunden. Von Einzelheiten abgesehen steht die Vorlage vor dem Punkt, in Württemberg Gesetz zu werden.

Noch in der jüngsten Verhandlung der Kammer der Standesherren bemerkte der Berichterstatter, der Fonds werde dazu beitragen, dass man nicht immer wieder fortdauernde Ausgaben mit unbeständigen nur zeitweise sich einstellenden Einnahmeüberschüssen decke. Des weiteren führte der württembergische Finanzminister aus:

„Besonders zwei Faktoren hätten stets die Etatsaufstellung unsicher gemacht: das Verhältniss zum Reich und das Verhältniss der allgemeinen Staatswirthschaft zu dem Ertrag der Eisenbahnen. Der vorliegende Gesetzentwurf bezwecke lediglich ein Schutzmittel für die allgemeine Verwaltung gegenüber den schwankenden Einflüssen der Eisenbahnverwaltung. Dieses Ziel solle nach dreierlei Richtungen erreicht werden. Einmal soll die sichere und konstantere Aufstellung des Etats dadurch ermöglicht werden, dass der Eisenbahnertrag in einer etwas stabileren Summe in den Hauptetat eingestellt werde. Sodann bezwecke der Entwurf die Beseitigung von Abmängeln bei den Rechnungsergebnissen infolge der Mindererträgnisse gegenüber dem eingestellten Ertrag, und endlich bezwecke er die Möglichkeit, auch einmal an die Tilgung der Eisenbahnschuld zu gehen. Er glaube, dass sich das Land und die gesetzgebenden Faktoren überzeugen werden, dass man eine segensreiche Einrichtung geschaffen habe, und dass es sich später nur darum handeln könne, ob nicht der Reservefonds auf einen höheren Betrag festgesetzt werden müsse. Es seien ja bedenkliche Anzeichen vorhanden, dass die Eisenbahnerträgnisse vielleicht in nächster Zeit nicht mehr so reichlich sein könnten, als wir gewünscht hätten."

Württemberg, das in der letzten Zeit der Schauplatz für wichtige Eisenbahnfragen geworden ist, kann sich zu dieser klugen Maassregel nur beglückwünschen, und es wäre im Interesse der Staatsfinanzen sowohl wie der Eisenbahnunternehmungen dringend zu wünschen, dass andere Staaten diesem Beispiele bald folgten, wie ja die Schweiz in ihrem Gesetz über den Ankauf der dortigen Eisenbahnen mit ähnlichen wichtigen Maassregeln bereits vorgegangen ist.

Namentlich in einer Zeit wie jetzt, wo die Aufgaben des Staates und die Anforderungen an den Staat sich immer mehr erweitern, scheint eine solche Klärung und Ordnung im Interesse der Erhaltung der Finanzkraft des Staates dringend geboten. Dass die Verhältnisse der Eisenbahnen durch eine solche Regelung nur gewinnen können, bedarf keiner weiteren Ausführung.

---

## Die russischen Eisenbahnen bis zum Jahre 1892.

(Schluss aus Nr. 56.)

Das russische Eisenbahnnetz beschränkte sich bis vor kurzem lediglich auf das europäische Russland, nach Asien hinein reichten nur kurze Zweiglinien. Aber auf allen Punkten, wo die russischen Bahnen an der Grenze Asiens endigen, drängt sich die Nothwendigkeit der Fortsetzung auf, um die der modernen Verkehrsmittel völlig entbehrenden Provinzen untereinander und mit den europäischen in Handelsbeziehung zu bringen, sowie zur Sicherung und Weiterentwickelung der bereits bestehenden wirthschaftlichen Beziehungen mit den angrenzenden asiatischen Ländern.

In südlicher Richtung erstreckt sich das russische Bahnnetz bis an den Fuss des Kaukasus, dessen gigantische Kette ein

bisher unüberwundenes Hinderniss bildete und nur durch die sogen. georgische Militärstrasse überschritten wird, deren Bau unerhörte Anstrengungen erfordert hat. In Wladikawkas endigt die südlichste mit dem übrigen Netz zusammenhängende russische Bahnlinie, deren Abzweigungen nach dem schwarzen und kaspischen Meere sich erstrecken, und durch welche eine fortlaufende Verbindung zwischen Centralasien, Persien, russisch Asien einerseits, dem gesammten Süden Europas andererseits geschaffen wird.

Dieselbe Rolle fällt der transkaukasischen Linie zu, die von Baku am kaspischen nach Batum und Poti am schwarzen Meere läuft. Oestlich vom kaspischen Meere befindet sich nur die sogen. transkaspische Linie von Michailow am kaspischen Meere nach Samarkand mit Fortsetzung bis Taschkend, eine zwar lediglich aus strategischen Rücksichten erbaute Bahn, deren hohe wirthschaftliche Bedeutung aber alsbald sich geltend gemacht hat.

Vor der Wolga, welche zu den wichtigsten Wasserstrassen der ganzen Welt gehört, haben die meisten nach Osten sich erstreckenden Bahnen Halt gemacht. Besondere Bedeutung gewinnen aber diejenigen Stationen an der Wolga, auf welchen sich der Umschlagverkehr vollzieht. In Zarizin werden die Erzeugnisse und Waaren Astrachans, des kaspischen Meeres, des Kaukasus und Persiens aufgenommen, in Saratow, Sysran (mit Wolgabrücke) und Samara Waaren gleicher Herkunft, sowie das südlich vom Wolgabecken erzeugte Getreide, in Nischni-Nowgorod die sibirischen Erzeugnisse und die Waaren aller Art, welche diesem grossen Marktplatz von der Wolga und ihren Nebenflüssen zugebracht werden, endlich in Rybinsk das Getreide, für welches man eine schnellere Weiterführung nach St. Petersburg wünscht, als auf dem Wasserwege möglich. Zwischen Nischni-Nowgorod und Rybinsk sind noch Kineschma und Jaroslaw als Endstationen zu erwähnen. Die bei Sysran die Wolga überschreitende Linie erstreckt sich bis Orenburg. In Samara geht von dieser Linie ein Abzweig nach Slatoust und Tscheljäbinsk, dem Ausgangspunkt für die sibirische Linie. Für die in Ausführung begriffenen*) Linien Saratow-Uralsk und Rjäsan-Kasan sind neue Ueberbrückungen der Wolga geplant.

Zu den Eisenbahnen des östlichen Russland gehört auch, obwohl ohne Zusammenhang mit dem russischen Eisenbahnnetz,**) die Bergwerksbahn des Ural, welche zur Abfuhr der Grubenerzeugnisse des nördlichen Ural und zugleich zur Verbindung der westsibirischen Wasserstrassen mit denen des europäischen Russland dient. Sie läuft von Perm, dem äussersten Punkt der Schiffbarkeit des Kama, Nebenflusses der Wolga, nach Tjumen am Turafluss, der in den Tobol sich ergiesst. Tjumen ist ein wichtiger Umschlagshafen für den Verkehr mit Tobolsk, das durch den Tobol und Irtisch sich eines lebhaften Schifffahrtsverkehres erfreut.

Ueber die Wolga hinaus nach Norden hin geht bisher nur die Schmalspurbahn Jaroslaw-Wologda†) als Fortsetzung der Linie Moskau-Jaroslaw und bringt das weite Becken des weissen Meeres (Gouvernements Archangel, Wologda und theilweise Olonetsk) in unmittelbare Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetz.

Wenn auch den Eisenbahnen, diesen gewaltigen Mitteln zur Hebung der Kultur, in allen Ländern gewisse Kennzeichen gemeinsam sind, so weist doch auch jedes Land in der baulichen Anlage und im Betriebe der Bahnen seine Eigenheiten auf.

Ganz besonders gilt das von Russland, welches in seinem europäischen Theile eine mehr oder weniger gewellte Ebene von gewaltiger Ausdehnung bildet. Gebirge erscheinen erst an den Grenzen des Landes, Ural, Kaukasus, Taurus, die Ausläufer der Karpathen und die Berge Finlands. Die Bodenerhebungen im Innern, z. B. Mittelrusslands und des rechten Wolgaufers ändern nur in geringem Maasse den allgemeinen Charakter der Ebene und haben dem Eisenbahnbau einige Schwierigkeiten nur auf den Wasserscheiden und in den eingeschnittenen Seitenthälern bereitet. Es ist daher möglich gewesen, grosse Strecken der russischen Bahnen grade zu führen, was im westlichen Europa selten vorkommt. Zur gradlinigen Führung hat auch die grosse Entfernung der Erzeugungs- und Verbrauchsplätze beigetragen, sowie die geringe Zahl der zwischenliegenden für den Verkehr wichtigen Punkte.

Wegen der klimatischen Verhältnisse Russlands sind die Eisenbahnen der Gefahr der Schneeverwehungen ganz besonders ausgesetzt. Man hat daher Einschnitte thunlichst zu vermeiden gesucht; vielfach ist die Herstellung des Planums im Auftrage, selbst in den Steppen vorgeschrieben. Wo diese Vorsicht ausser Acht gelassen wurde oder die Vermeidung der Einschnitte sich als unausführbar erwies, verursacht der Kampf gegen den Schnee sehr bedeutende Kosten, ohne dass dadurch häufige mehrtägige Betriebsunterbrechungen sich verhindern lassen.

*) Sind inzwischen ausgeführt.

**) Dieser Zusammenhang ist inzwischen durch die Bahn Jekaterinburg-Tscheljäbinsk hergestellt.

†) Die Bahn ist inzwischen bis Archangel fortgeführt.

Der Boden, auf welchem die überwiegende Zahl der russischen Bahnen liegt, besteht im allgemeinen aus einer schwarzen, fetten Erde (Tschernozem), aus Sand und Lehm, durchweg Bodenarten, welche für die Erdarbeiten günstig sind. Selbst die theilweise lockere Erde des nördlichen und mittleren Russlands und die Salzsümpfe des Südostens haben keine erheblichen Hindernisse gebildet. Die Nothwendigkeit, im Felsen zu bauen und Stützmauern zu errichten, ist nur in den gebirgigen Grenzgebieten hervorgetreten. Keinen Tunnel findet man im mittleren Theile des Landes und bis vor kurzem war die Linie Petersburg-Warschau die einzige, auf welcher ein solcher vorkommt.

Fast durchweg schwierig hat sich der Bahnbau in den Bergen Finlands gestaltet, wie in den Sumpfgegenden von Podlesien. Auch die zahlreichen und wasserreichen Ströme Russlands haben den Bau vieler Brücken von theilweise sehr bedeutender Länge nöthig gemacht.

Gleichzeitig ist das Bestreben, wegen Mangels an Kapitalien möglichst billig zu bauen, ein Hinderniss gewesen, die der zweckmässigen Anlage der Bahnen günstigen Bedingungen voll auszunutzen. Man musste theilweise starke Steigungen anwenden und schwierige Stellen auf Umwegen vermeiden. Dadurch ist selbstverständlich die Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen herabgesetzt, der Betriebsaufwand erhöht worden und vielfach sind bedeutende Kosten zur Aenderung dieser ungünstigen Verhältnisse entstanden. Erst kürzlich ist auf der transkaukasischen Linie ein langer Tunnel durch die Kette des Kaukasus gelegt; an anderen Stellen hat man gewaltige Arbeiten ausführen müssen zur Milderung der starken Steigungen.

Von weiterem Einfluss auf den Bau der Bahnen sind die zur Verfügung stehenden Baustoffe gewesen. Der Ueberfluss an Holz, die Billigkeit und gute Beschaffenheit desselben in gewissen Theilen Russlands und zugleich die geringe Entwickelung der Metallindustrie waren die Ursache, dass die russischen Bahnen fast ausschliesslich mit Holzschwellen versehen sind. Der Reichthum der Wälder und der Mangel anderer Baustoffe zwingt auch zur ausgedehntesten Verwendung des Holzes für die Gebäude auf den Bahnhöfen und der Strecke, wie für die Brücken von geringer Spannweite. In der ersten Zeit waren sogar die grösseren Brücken nach amerikanischem System aus Holz erbaut, wurden später jedoch in eiserne umgewandelt. Auch zur Lokomotivheizung diente das Holz in erster Zeit fast ausschliesslich. Erst als mit der steigenden Nachfrage auch der Preis höher wurde und die Regierung der Erhaltung der Wälder sich annahm, gewann die Kohle als Heizmaterial um so mehr an Bedeutung, als die Kohlengruben im südlichen Russland leistungsfähiger wurden.

Die südlichen Bahnen verwenden fast ausschliesslich Naphta; in der Umgegend Moskaus sind die Lokomotiven auf Torffeuerung eingerichtet.

Der Charakter der russischen Bahnen wird auch durch die Art der beförderten Waaren und die Richtung bestimmt, welche dieselben nehmen. Die Personenbeförderung spielt, wie bereits oben erwähnt, eine untergeordnete Rolle, und die Einnahmen liefert hauptsächlich der Güterverkehr. Alle Bestrebungen gehen darauf aus, Rohmaterialien auf grosse Entfernungen zu befördern, und wenige Linien erfreuen sich einer erheblichen Rückfracht.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse Russlands vom Standpunkte der Eisenbahnen aus betrachtet sind sehr verschieden. Im Mittelpunkt des europäischen Russland findet man das schon erwähnte Gebiet des Tschernozem, eine reiche, gut bevölkerte Gegend, die Kornkammer nicht nur Russlands, sondern auch zum Theil des Auslandes. Um dieses gruppiren sich andere Gebiete, zum Theil schwach bevölkert, aber voll unschätzbarer bisher meist ungehobener Reichthümer. In einem so beschaffenen Lande müssen die Eisenbahnen eine doppelte Rolle spielen, einmal dienen sie der Beförderung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse vom Mittelpunkt nach dem Auslande oder den Aussengebieten im Tauschverkehr mit anderen Gütern, alsdann stellen sie die Verbindung zwischen den Gebieten verschiedenster Erzeugung, um die industrielle Thätigkeit anzuregen und zu entwickeln. Durch die grosse Entfernung der mit Naturschätzen gesegneten Erzeugungsgebiete erhält das russische Eisenbahnnetz eine gewisse Aehnlichkeit mit dem nordamerikanischen.

Wie bereits erwähnt, machen den Hauptverkehr der meisten russischen Bahnen immer noch die von entfernten Punkten des Innern kommenden und nach den Seehäfen oder ausländischen Märkten bestimmten Ausfuhrgüter aus. Der Einfluss der Bahnen auf die von ihnen durchzogenen und berührten Gegenden kann unter diesen Umständen nur ein schwacher sein. Obwohl man seit einigen Jahren bemüht ist, Zubringerlinien zu bauen, und obwohl die Regierung mit allen Mitteln solche Unternehmungen unterstützt, ist doch eine merkliche Förderung dieser Bestrebungen nicht zu verzeichnen, weil es an Initiative und namentlich auch an Kapital fehlt. Indessen tritt gegenwärtig eine sichtliche Neigung zu Gunsten der Entwickelung der Industrie im Innern des Landes hervor, eine Neigung, die aufs Engste mit der Verbesserung der Verkehrswege zusammenhängt, und bei

weiterer energischer Bethätigung den Charakter der Güterbewegung nothwendigerweise ändern wird. Der Verkehr auf kürzere Entfernungen zwischen den neu entstehenden Industrieorten wird zunehmen und der Auslandsverkehr wird nicht mehr ausschliesslich die Rohstoffe umfassen, welche gegenwärtig dem Auslande zugehen.

Eine solche Wendung hat sich bereits im Vergleich zur Anfangszeit des russischen Eisenbahnwesens bezüglich einzelner Erzeugnisse bis heute vollzogen. Mit der Fortentwickelung des Eisenbahnnetzes und aus Anlass gewisser Maassnahmen der Regierung hat die Einfuhr von Steinkohle erheblich abgenommen, die Kohlengewinnung im eigenen Lande ist gewachsen. An Stelle der Einfuhr von Wein, Spiritus und Zucker ist eine Ausfuhr dieser Güter getreten; ein Theil Getreide wird nicht im rohen, sondern im veredelten Zustande, als Mehl, Kleie, ausgeführt. Indessen so lange das russische Bahnnetz nicht wesentlich weiter ausgebaut sein wird, wird die Güterbewegung im allgemeinen derjenigen von Strömen vergleichbar sein, die, an beschränkten Punkten des Innern entspringend, sich der Westgrenze und den Häfen der Ostsee, des schwarzen und asowschen Meeres zuwenden.

Die mittlere Länge des Beförderungsweges einer Tonne gewöhnlichen Frachtgutes beträgt 415—420 km, wodurch das Uebergewicht des Ausfuhrhandels bewiesen wird. Die grösste Wegelänge fällt dem Petroleum zu und anderen Erzeugnissen des Naphta. Es folgen Hafer, Roggen, gewöhnliches und Speisesalz, Weizenmehl, Naphta, Naphtarückstände und Roggenmehl, deren Beförderungsweg noch über dem Durchschnitt liegt; sodann Weizen, Gerste, Kohle, Bau- und Nutzholz unter dem Durchschnitt sich haltend.

Mit der weiteren Entwickelung der Industrie wird, wie bereits angedeutet, der mittlere Beförderungsweg der Güter nothwendigerweise abnehmen. Das lässt sich schon jetzt feststellen. So hat der Verkehr mit Steinkohlen in den Massen zwar erheblich zugenommen; die mittlere Transportweite ist dagegen seit einigen Jahren gesunken. Dem schnelleren Fortgang dieser natürlichen Entwickelung setzt indessen der fast völlige Mangel von Seitenlinien ein Hinderniss entgegen. Als Ersatz sucht man die Wasserwege, die Kunst- und sonstigen Strassen zu benutzen. Namentlich die Wasserstrassen des europäischen Russland vermitteln einen lebhaften Austausch von Gütern zwischen Schiff und Eisenbahn und umgekehrt. Der Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen, welcher in anderen Ländern eine so bedeutende Rolle spielt, tritt in Russland zurück und hat nur für eine beschränkte Zahl von Gütern und Eisenbahnlinien überhaupt einige Wichtigkeit. Im allgemeinen tauschen Eisenbahnen und Wasserstrassen ihre Ladungen aus und unterstützen sich auf diese Weise gegenseitig. Die Beförderung gewisser Güter auf so grosse Entfernungen, wie solche vorkommen, wird überhaupt nur dadurch möglich, dass die Wasserstrassen zu ganz niedrigen Preisen die Beförderung für den grössten Theil des Gesammtweges übernehmen. In dieser Beziehung steht die Wolga an erster Stelle, denn sie ist der längste und bequemste Weg für den Ausfuhrhandel des gesammten Reiches. Die jährlich dort beförderte Gütermenge hat etwa 300 000 000 R. Werth und dieser Strom dient so zu sagen als Sammler für alle Frachten, welche auf die an seinen Ufern endigenden Bahnen übergehen sollen oder von ihnen herkommen. Die Wolga ist 3 566 km lang und ihr Becken umfasst 1 459 000 qkm. Die an den Berührungspunkten der Eisenbahnen mit den Wasserstrassen ausgetauschten Gütermengen haben 1890 betragen: 1 990 000 t von den Wasserstrassen auf die Eisenbahnen und 594 000 t in umgekehrter Richtung. Den Hauptantheil an dem ersteren Verkehr haben Getreide (385 000 t), Naphta und Petroleum (601 000 t), Salz (144 000 t), Bauholz (780 000 Tonnen) und Brennholz (84 000 t). Die wichtigsten Umschlagstellen sind für Getreide Rybinsk, für Naphta, Petroleum und Salz Nischni-Nowgorod und Zarizyn (letzteres auch für Bauholz), endlich für Brennholz Kineschma, sämmtlich an der Wolga gelegen.

Umschlagsgut von Eisenbahnen auf Wasserstrassen sind namentlich Getreide (170 000 t), Salz (77 000 t), Steinkohle (46 000 t) sowie Naphta und Petroleum (20 000 t). Der Umschlag vollzieht sich hauptsächlich für Getreide in Samara und Saratow, für Salz in Wladomirowka, alle an der Wolga gelegen; für Kohle und Grubenholz aus dem Ural in Bernzniki am Kamafluss, für Bauholz, Naphta und Petroleum in Kalatsch am Don.

Die vorstehenden Angaben lassen erkennen, ein wie verhältnissmässig geringer Theil des Weges, den das aus dem Osten kommende Getreide zurückzulegen hat, auf die Eisenbahn entfällt. Diesem Umstande, dass für den grössten Theil des Weges Wasserstrassen zur Verfügung stehen, verdankt das Getreide die Möglichkeit, auf entfernten Märkten mit solchem von näher liegenden Ursprungsorten in Wettbewerb zu treten. Ebenso haben Naphta und Petroleum vom kaspischen Meere durch die Wolga nach entfernten Märkten gelangen können. Die Mineralschätze des Ural und Erzeugnisse Sibiriens kommen durch den Kama und andere Nebenflüsse der Wolga an diese, welche mit den anstossenden Bahnen einen bequemen und billigen Vermittelungsweg nach den inneren Märkten Russlands darbietet. So dienen die Wasserstrassen Russlands als eine natürliche und unentbehrliche Ergänzung der Eisenbahnen; namentlich gilt dies von den mit Schleppdampfern befahrenen Flüssen, Wolga, Dnieper, Newa, Don und zum Theil Njemen und Dwina.

Der ausserordentlich billige Satz für Wasserfracht ($^1/_3$ bis $^1/_4$ Kop. = 0,75 bis 0,56 ₰ die Kilometertonne) trägt ferner dazu bei, dass die Wasserstrassen als Zubringer für die Eisenbahnen bei weitem die erste Rolle spielen, obwohl auch die Frachtsätze für Landstrassen ($3^1/_2$ bis 6 Kop. = 8 bis $13^1/_2$ ₰ die Kilometertonne) sich weit niedriger stellen als im westlichen Europa.

Dadurch haben die Kunst- und grossen Landstrassen wegen der schwachen Entwickelung des Eisenbahnnetzes in einzelnen Gegenden Russlands sich eine gewisse Bedeutung bewahrt. So trifft man noch im Süden in der Ukraine den alten Typus des Fuhrmannes an, dessen Gewerbe einst so in Blüthe stand und namentlich den Verkehr zwischen dem mittleren Russland und der Ukraine einerseits, den Häfen des schwarzen Meeres andererseits vermittelte. Im Norden Russlands ist die Waarenbeförderung mit Pferden auf grosse Entfernungen noch in vollem Gange, namentlich im Winter unter Benutzung von Schlitten.

Das strenge Klima sperrt die Wasserstrassen im Norden während des langen Zeitraumes von sieben Monaten im Jahre und so findet man noch gegenwärtig lange Züge von Frachtfuhrwerken mit dem verschiedenartigsten Gute beladen in den nördlichen Gouvernements und namentlich in Sibirien.

Die einzige namhafte Konkurrenz, welche bis vor kurzem die grossen Landstrassen den Eisenbahnen machten, bestand in dem Antrieb von Schlachtvieh von der Ukraine nach dem Norden. Aber die Gefahr der Seuchenverbreitung durch diese Art der Viehbeförderung machte es nothwendig, die Benutzung der Landstrassen für diesen Zweck zu verbieten, so dass auch diese Frachten theilweise den Eisenbahnen zugefallen sind. Leider befinden sich die Landstrassen des Reiches im allgemeinen nicht in solchem Zustande, dass sie den Eisenbahnen in nennenswerthem Umfange als Zubringer dienen könnten. Vor der Zeit des Eisenbahnbaues beschäftigte sich die Regierung sehr lebhaft mit der Herstellung von Kunststrassen, die aber ihre Bedeutung verloren, als Eisenbahnen erbaut wurden, die naturgemäss den Hauptlandstrassen parallel laufen. Von den im Jahre 1890 vorhandenen Strassen waren 11 577 km Kunststrassen. Doch was will das sagen gegenüber der ungeheueren Flächenausdehnung des Landes und der völlig ungenügenden Entwickelung und Beschaffenheit der sonstigen Verkehrswege!

Bemerkenswerth ist noch die georgische Militärstrasse in technischer Hinsicht wie als Verbindungsglied zwischen dem Eisenbahnnetz des europäischen Russland und der transkaukasischen Bahn. Die Strasse überschreitet den höchsten Theil des mittleren Kaukasus, beginnt in Wladikawkas, geht durch den Engpass von Tassour, folgt den Gebirgszügen des Kasbek, Goutgora und Krestomaja, fällt in das Thal von Kaschur ab und endigt in Tiflis. Eine andere Strasse folgt dem kaspischen Meere und geht durch Derbent.

Die Beziehungen zwischen dem europäischen Russland und Turkestan werden hauptsächlich durch zwei Strassen hergestellt, die eine von der Festung Orsk am Uralfluss, die andere von der Stadt Troitsk ausgehend. Beide vereinigen sich bei dem Fort Petrowsk und gehen auf Taschkend*) zu."

Vielleicht finden wir noch später Gelegenheit zur Besprechung von besonderen bemerkenswerthen Einzelheiten aus dem reichen Inhalte des Werkes.

Bromberg, im Juli 1899. **Struck.**

*) Anm. d. Schriftl. Eine Eisenbahn von Orenburg nach Taschkend ist im Bau. Taschkend ist zur Zeit Endpunkt der oben erwähnten transkaspischen Bahn.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Dem Bundesrath ist eine Neuausgabe der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands als „**Eisenbahn-Verkehrsordnung**" zugegangen. Die zur Zeit bestehende Verkehrsordnung gründet sich im allgemeinen auf Artikel 45 der Reichsverfassung, hinsichtlich eines grossen Theiles der einzelnen Bestimmungen aber zugleich auf das Handelsgesetzbuch, insbesondere auf dessen Bestimmungen über das Frachtgeschäft. Diese letzteren Vorschriften haben, wie in der Begründung der Vorlage ausgeführt wird, durch das neue Handelsgesetzbuch, das am 1. Januar 1900 in Kraft tritt, zahlreiche Aenderungen erfahren, die eine Durchsicht der damit im Zusammenhange stehenden Bestimmungen der Verkehrsordnung erforderlich machen. Ein weiterer Anlass dazu liegt in der bevorstehenden Einführung des am 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossenen, noch der Vollziehung bedürftigen Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, mit welchem die auf den Güterverkehr bezüglichen Bestimmungen der Verkehrsordnung seinerzeit thunlichst in Einklang gebracht worden waren und dessen durch das Zusatzübereinkommen revidirter Text auch bei der Fassung der entsprechenden Vorschriften des neuen Handelsgesetzbuches, soweit möglich, berücksichtigt worden ist. Dadurch, dass dieses Reichsgesetz, abweichend von einer auf Grund des zur Zeit geltenden Handelsgesetzbuches allgemein beobachteten Praxis, die Verkehrsordnung nicht mehr als eine Zusammenstellung im Verwaltungswege eingeführter Normativbestimmungen für den Abschluss von Eisenbahnfrachtverträgen, sondern vielmehr als eine mit Gesetzeskraft ausgestattete Rechtsordnung betrachtet, ist ein besonders dringender Anlass gegeben, diese Ordnung nicht nur dem Sinne, sondern auch der Wortfassung des neuen Handelsgesetzbuches möglichst genau anzupassen. Deshalb ist eine umfassende Durchsicht der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 geboten und sind bei diesem Anlass auch einige sonstige Aenderungen vorgenommen worden, die sich durch die Praxis der letzten Jahre als wünschenswerth herausgestellt haben.

— **Wagenstandgeld.** Nachdem das Präsidium des deutschen Handelstages sich wegen Aufhebung des Wagenstandgeldes für die Sonn- und Festtage noch an den ständigen Ausschuss der Verkehrsinteressenten der Eisenbahntarifkommission gewendet hatte, erwiderte dieser dem „Berl. Act." zufolge am 6. d. Mts., dass er sich in seiner Sitzung vom 20. Juni noch nicht habe einigen können und die Beschlussfassung bis zum September vertagt habe. „Hierfür", so heisst es in dem Erwiderungsschreiben, „war auch maassgebend, dass die bereits erfolgten Ablehnungen seitens mehrerer Staatsbahnverwaltungen, und zwar an höchster Stelle, den Ausschuss zu einer recht eingehenden Prüfung nicht blos verpflichten, sondern sogar zwingen, obgleich anscheinend einstimmig die grosse Härte nicht verkannt wurde, die darin liegt, dass der Güterempfänger an Sonntagen nicht ausladen darf und trotzdem für das Nichtausladen Strafe zahlen soll."

— **Eilgutfrachten nach den Seehäfen.** Der von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen bei den zuständigen preussischen Eisenbahndirektionen auf Veranlassung der Leipziger und der Zittauer Handels- und Gewerbekammer gestellte Antrag, die Fracht für das als Eilgut nach den deutschen Seehäfen beförderte Ausfuhrgut auf die doppelten Sätze der Klasse A I zu ermässigen, ist von der preussischen Aufsichtsbehörde unter Hinweis auf die nach Hamburg und Bremen eingeführten Stückgüterzüge, den geringen Prozentsatz des Ausfuhreilgutes, sowie die inzwischen erfolgte Einführung des Stückgutstaffeltarifes, welche das bis dahin vorhandene ungünstige Verhältniss zwischen den Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut nicht unwesentlich abgeschwächt hat, abgelehnt worden. Obwohl unter diesen Umständen weitere Anträge von der Eisenbahndirektion Hannover, die den Bescheid der Aufsichtsbehörde mitgetheilt hatte, als aussichtslos bezeichnet worden waren, hat die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen dennoch Veranlassung genommen, eine nochmalige Prüfung der für die sächsische Industrie wichtigen Angelegenheit zu beantragen. („Berl. Act.").

— **Vereinfachung des Geschäftsganges bei den preussischen Staatsbahnen.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat neue Vorschriften über die weitere Geschäftsvereinfachung bei den Eisenbahndirektionen, -Inspektionen und äusseren Dienststellen mittels Erlasses vom 17. d. Mts. aufgestellt. Die bei Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung erlassenen Anweisungen zur möglichsten Vereinfachung des gesammten Geschäftsverkehres, von den leitenden Behörden bis zu den untersten, ausführenden Beamten, haben sich, wie der Minister hervorhebt, durchaus bewährt; der Geschäftsgang ist beschleunigt und der Verwaltungsaufwand erheblich vermindert worden. Der Minister erkennt es daher dankbar an, dass in manchen Eisenbahndirektionsbezirken an der weitern Fortbildung der Geschäftsvereinfachung „mit Fleiss und Verständniss, sowie auch mit gutem Erfolge" gearbeitet worden ist.

Andererseits aber hätten die von ihm veranlassten Revisionen ergeben, dass die vereinfachten Formen des inneren Geschäftsbetriebes noch nicht überall in so vollkommener Gestalt durchgeführt worden wären, wie dies zur Sicherstellung der Schnelligkeit und Einfachheit im Geschäftsgange und zum Zwecke der Wirthschaftlichkeit der Verwaltung geboten erscheine. Diese Wahrnehmungen sind nun in den beigegebenen „Bemerkungen über Vereinfachung im inneren Geschäftsbetriebe" zusammengefasst und zugleich die Mittel und Wege angegeben, wie zweckmässiger hätte verfahren werden sollen. Namentlich soll Gewicht darauf gelegt werden, dass zwecklose und entbehrliche Aufträge an die ausführenden Dienststellen zu schriftlichen Aeusserungen, Berichten, Aufzeichnungen usw. künftig unterbleiben. Der Minister räumt den Direktionen zugleich die Befugniss ein, den Geschäftsverkehr — unbeschadet einer schleunigen und sachgemässen Erledigung — so einfach wie nur möglich zu gestalten, in welchem Bestreben die Direktionen durch die ministeriellen Vorschriften nicht beengt sein sollen; nur darf eine weniger einfache Behandlung der Geschäfte als sie der Minister vorgeschrieben hat, nicht Platz greifen. Zum Schluss stellt der Minister in Aussicht, die Büreauordnungen für die Direktionen und Inspektionen, soweit die Anweisung für Regelung des Schichtenwechsels usw. bei den äusseren Dienststellen in neuer Fassung drucken zu lassen.

— **Bahnprojekt Derenburg-Minsleben.** Nach langen Verhandlungen hat nunmehr der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft endgültig die Genehmigung zum Bau der 6,5 km langen Eisenbahn von Derenburg nach Minsleben ertheilt. Diese Verbindungsbahn wird bald in Angriff genommen werden.

— Zum Bau und Betriebe einer vollspurigen **Kleinbahn von Rixdorf nach Mittenwalde** für die Beförderung von Personen und Gütern ist soeben vom Regierungspräsidenten zu Potsdam im Einvernehmen mit der Eisenbahndirektion Berlin der Rixdorf-Mittenwalder Eisenbahngesellschaft zu Berlin auf eine Zeitdauer von 90 Jahren die landespolizeiliche Genehmigung ertheilt worden, welche sofort in Kraft tritt. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss laut dieser Genehmigung in längstens zwei Jahren nach der Feststellung des Bauplanes erfolgen, wobei es vorbehalten bleibt, der Unternehmerin jederzeit aufzuerlegen, die Einführung von Privatanschlussbahnen zu gestatten. Die Geschwindigkeit der Fahrten darf 30 km in der Stunde an keiner Stelle der Bahn übersteigen. Auch bleibt es vorbehalten, an Wegeübergängen besondere Vorkehrungen zur Verhütung von Unfällen zu treffen. Die Einrichtung des Fahrplanes und die Festsetzung der Beförderungspreise wird für die ersten 3 bezw. 5 Jahre der Bahngesellschaft überlassen. Dann jedoch soll beides der besonderen Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterliegen.

— Am 15. d. Mts. ist die der **Grifte-Gudensberger Kleinbahngesellschaft** in Gudensberg gehörige, für den Betrieb mit Dampfkraft eingerichtete vollspurige Kleinbahn von G r i f t e nach G u d e n s b e r g für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Betriebsführung ist von der königlichen Eisenbahndirektion zu Cassel vertragsmässig übernommen. Die Länge der Kleinbahn, welche in Grifte an die Staatsbahn anschliesst, beträgt 7,8 km. Es liegen an ihr die Haltestellen Haldorf, Dissen und Gudensberg.

— **Westpreussische Kleinbahnenaktiengesellschaft.** Diese Gesellschaft ist jetzt in das Berliner Handelsregister eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Anzahl in dem Kreise Marienburg, Danziger Niederung und Elbing belegenen Kleinbahnen usw. oder die Betheiligung an Linien innerhalb der genannten Kreise. Das Grundkapital beträgt 2 820 000 *M*. Davon werden 1 631 000 *M*. durch Baarzahlung aufgebracht. Die allgemeine deutsche Kleinbahngesellschaft als Mitgründerin des Unternehmens hat den Bau der zunächst im Kreise Marienburg auszuführenden Kleinbahn gegen Zahlung der erwähnten Summe und Ueberweisung von 1 189 000 *M*. Aktien Lit. D auszuführen.

— Am 20. d. Mts. ist die 12,08 km lange vollspurige Lokalbahn **Kirchenlamitz-Weissenstadt** mit den Stationen Nieder-

lamitz, Markt Kirchenlamitz, Epprechtstein, Buchhaus, Kleinschloppen und Weissenstadt für den Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben worden. Sie schliesst in der Station Kirchenlamitz an die Strecke Weiden-Hof an. Ihre Betriebsleitung ist mit der Anschlussstation Kirchenlamitz vereinigt und dem Oberbahnamt Weiden unterstellt. Die Bahn ist auch für den Turistenverkehr von Bedeutung, da sie einen der anmuthigsten Theile des Fichtelgebirges durchzieht.

— Aus Württemberg wird der „Nat.-Ztg." geschrieben: Die Kundgebungen für einen engeren Anschluss, für eine **Betriebsgemeinschaft der deutschen Bahnverwaltungen** mehren sich. So hat jüngst die Handels- und Gewerbekammer des Handelskammerbezirks Reutlingen Stellung zu dieser Frage genommen. Es herrschte in der Kammer, die auch Mitglieder hat, die der Demokratie nahe stehen, Uebereinstimmung über die grossen Vortheile und die Nothwendigkeit grösserer Einheitlichkeit auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Wenn die Handelskammer davon abgesehen hat, ihrer Stellung und Ansicht in einer von ihrem Sekretär Schäffer vorgeschlagenen Erklärung bestimmten Ausdruck zu geben, so geschah dies in der ausdrücklichen Erwartung, dass die angestrebte süddeutsche Personentarifgemeinschaft nur ein Vorläufer zur grösseren Einheit sein und in Bälde zu dem erstrebenswerthen Ziel einer grossen allgemeinen Betriebsgemeinschaft der deutschen Bahnverwaltungen führen werde. Ein Beispiel, das die Kammer zu energischen Vorstellungen an zuständiger Stelle veranlasste, kennzeichnet so recht die unhaltbaren Zustände im deutschen Bahnwesen. Vom Hauptstapelplatz für rohe Baumwolle, von Bremen, bestehen trotz zumeist grösserer Entfernungen nach den Nachbarländern Bayern, Baden und Elsass-Lothringen weit billigere Frachten als nach Württemberg, natürlich sehr zum Schaden der württembergischen Baumwollindustrie. Die Differenz beträgt z. B. für einen Doppelcentner zwischen Reutlingen einerseits und Augsburg, Immenstadt, Kaufbeuren, Kempten andererseits 9 ₰ und zwischen Reutlingen und den badischen Stationen Mannheim, Offenburg, Freiburg, Ettlingen, Waldkirch sogar 54 ₰. Das sind Zustände, die um so schwerer empfunden werden, als bisher jeder Versuch zu einer Aenderung vergeblich gewesen ist. — Mit derselben Entschiedenheit wie die Reutlinger Kammer hat sich vor einiger Zeit auch die Handels- und Gewerbekammer des Bezirks Rottweil für eine Betriebsgemeinschaft ausgesprochen.

— **Eisenbahnunfall zwischen Giengen und Hermaringen (Württemberg).** Zwischen den genannten beiden Stationen überfuhr am 23. d. Mts. ein Eisenbahnzug einen mit Personen besetzten Wagen. Fünf der Insassen wurden getödtet, sechs verletzt. Es waren dies Mitglieder der Giengener Liedertafel, welche von einem Ausflug nach Lauingen auf zwei Gesellschaftswagen zurückkehrte. Der erste Wagen hatte glücklich den Bahnübergang an der Hermaringerstrasse, dessen Schranken offen waren, passirt, der zweite Wagen war im Begriff, nachzufolgen und befand sich eben auf dem Bahnkörper, als der Ulmer Zug heranbrauste und den Wagen zertrümmerte. Der junge Hilfswärter, der die Schranken nicht geschlossen hatte und abseits der Strasse schlief, wurde sofort verhaftet.

— **Die Unfälle des Zuges Nr. 5702 (Reichenbach i. V.-Eger).** Zwei Unfälle haben sich bei dem am 23. d. Mts. von Reichenbach i. V. nach Eger abgelassenen Güterzuge Nr. 5702 ereignet. Wie aus Zwickau gemeldet wird, ist der zugführende Schaffner aus Reichenbach auf dem Bahnhofe Herlasgrün, als er für den von ihm zu führenden Güterzug beim Stationsassistenten die Ankunft und Abfahrt sich bestätigen lassen wollte und zu diesem Zwecke von seinem Wagen aus sich auf das dritte Gleise begeben hatte, von der Maschine des Eilgüterzuges Hof-Leipzig von hinten überfahren und fast vollständig zermalmt worden. Kurze Zeit später ist der von dem Getödteten geführte Güterzug Nr. 5702 zwischen Hundsgrün und Adorf (Posten 18 und 19), nahe am Dorfe Rebersreuth, verunglückt. Auf dem Bahnhofe Bad-Elster waren sechs leere Personenwagen, welche zur Bewältigung des starken Abendverkehres dem von Plauen 5.53 Uhr nach Bad-Elster abgehenden Personenzuge beigegeben worden waren, losgehängt worden und darauf fortgerollt. Man meldete zwar sofort telegraphisch das Durchgehen der sechs Wagen nach Adorf, die Wagen sausten aber auch bereits durch diese Station. Letztere gab unverzüglich telegraphisch Mittheilung nach Oelsnitz. Inzwischen befand sich aber bereits der Güterzug 5702 auf der Fahrt von Hundsgrün nach Adorf. Maschinenführer und Heizer dieses Zuges bemerkten das Heransausen der sechs leeren Personenwagen. Der erstere gab daher das Zeichen zum Bremsen und sprang bei voller Fahrt nebst dem Heizer ab. Seinem Beispiele folgten bis auf einen auch die Bremser. Kaum war der Absprung glücklich ausgeführt, als auch schon der unvermeidliche Zusammenstoss erfolgte. Die Lokomotive (Nr. 957), deren Schornstein etwa 30 m fortgeschleudert wurde, war in einen Personenwagen hineingeschoben, der Packmeisterwagen, in dem vorher der in Herlasgrün getödtete Schaffner gesessen hatte, war vollständig zertrümmert. Ein Güterwagen des Direktionsbezirks Berlin hockte auf dem Packmeisterwagen und ein umgestürzter österreichischer Güterwagen klebte sozusagen an dem Wagenknäuel. Ausser der Maschine sind etwa 15 Wagen mehr oder weniger erheblich beschädigt worden; von den lauffähigen Wagen waren bis Sonntag Abend (23. d. Mts.) gegen 7 Uhr zehn Stück nach dem Bahnhofe Oelsnitz zurückgebracht worden. Der an dem Eisenbahnmaterial angerichtete Schaden wird, dem „Vogtl. Anz." zufolge, vorläufig auf 50—60 000 ℳ geschätzt. Durch den zweiten Unfall wurden beide Gleise gesperrt, zum Glück aber niemand verletzt. Der Personenverkehr blieb durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrecht erhalten, der gesammte Betrieb aber konnte Abends mit dem 10 Uhr 8 Min. von Bad-Elster nach Reichenbach i. V. verkehrenden Personenzug Nr. 2093 und zwar zunächst eingleisig wieder aufgenommen werden. Die Untersuchung über den Unfall wurde sofort eingeleitet.

— Aus dem Jahresberichte für 1898 des unter dem Protektorate Sr. königlichen Hoheit des Prinzen Ludwig von Bayern stehenden **Vereins zur Förderung des Fremdenverkehres in München und im bayerischen Hochlande**, über dessen Zweck näheres in Nr. 29 S. 466 Jahrg. 1898 d. Ztg. enthalten ist, entnehmen wir, dass die Thätigkeit des Vereinsbüreaus — welches auch in diesem Jahre sich wieder im Wartesaale I. Klasse der Augsburger Linie des Münchener Centralbahnhofes befindet — infolge des ausserordentlich regen Reiseverkehres im verflossenen Jahre eine äusserst lebhafte gewesen war. Die Auskünfte, welche von dem sprachkundigen, im genannten Büreau verwendeten Beamten gegeben wurden, beliefen sich auf 8 844 (1897 = 5 416). Die von vielen Gemeindeverwaltungen, Magistraten, Verschönerungsvereinen, Reisebüreaus und Fremdenverkehrsvereinen dem Büreau neuerdings zu unentgeltlicher Abgabe zugegangenen Prospekte, Reisehandbücher, Fremdenzeitungen usw. dürften den jetzt in die Sommerfrische reisenden Fremden eine willkommene Beihilfe zu leichterer Auffindung entsprechender Aufenthaltsorte bieten.

— **Fackelzug zu Ehren des Eisenbahndirektionspräsidenten Thomé in Danzig.** Zu einer grossartigen Kundgebung gestaltete sich der von der Beamten- und Arbeiterschaft des Bezirkes der Eisenbahndirektion Danzig ihrem in Kürze scheidenden Präsidenten, Thomé, am 22. d. Mts. dargebrachte Fackelzug. Wohl gegen 2 000 Eisenbahnbeamte und Arbeiter (die auswärtigen Stationen des Bezirks hatten Deputationen entsandt) ordneten sich um 7 Uhr Abends auf dem Bahnhof Lege Thor zu diesem Fackelzuge, welcher aus 3 Zügen mit 8 Musikkorps und zusammen 11 Gruppen bestand und von hier aus bald nach 8 Uhr seinen Weg durch verschiedene Strassen der Stadt, bei der Wohnung des Gefeierten und am Hauptbahnhofe vorbei bis zum Hotel „Danziger Hof" nahm; hier empfing ihn Präsident Thomé im Beisein der Spitzen der Militär- und Civilbehörden der Provinz und der Stadt, sowie den Vertretern der Kaufmannschaft usw., welche zu einem dem Scheidenden zu Ehren veranstalteten Festessen versammelt waren. Nach dem zunächst von einem Sängerchor vorgetragenen Festgruss hielt Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor D e u f e l eine Ansprache an den Präsidenten Thomé, in welcher er der grossen Verdienste des Gefeierten um die Reorganisation des Eisenbahnwesens im Danziger Bezirk und um die Gründung der Eisenbahnbeamten- und Arbeitervereine gedachte, durch die er das Pflicht- und Standesbewusstsein der Beamten und Arbeiter gestärkt und sich deren Liebe und Verehrung erworben habe. Nach herzlichen Abschiedsworten und Glückwünschen für ein ferneres gedeihliches Wirken und Wohlergehen stimmten die Versammelten in ein dreifaches „Lebe hoch!" ein.

Als das Hoch verklungen war, erwiderte Präsident T h o m é auf die Ansprache, indem er den Versammelten seinen Dank für den schönen Fackelzug und vor allen Dingen für die ihm zu theil gewordenen Gefühle der Werthschätzung, Dankbarkeit und Verehrung aussprach; er fuhr etwa folgendermaassen fort: „Die Erinnerung an diese festliche Stunde wird mir immer bleiben und sie ist die schönste Gabe, die Sie mir zum Abschied machen konnten. Mit dieser festlichen Veranstaltung haben Sie aber nicht allein mich geehrt, sondern mehr noch die Behörde, der Sie angehören und nicht zum mindesten sich selbst. Für die Behörde, für die Staatseisenbahnverwaltung ist es ehrenvoll, dass Sie vor diesen um mich versammelten höchst- und hochgestellten Männern, dass Sie vor der Bevölkerung dieser Hauptstadt der Provinz, dass Sie gewissermaassen vor dem ganzen Lande in feierlicher Form bekennen, in welch' glücklicher harmonischer Verbindung und Eintracht die Beamten aller Grade aus der Staatseisenbahnverwaltung mit einander verkehren und thätig sind. Sie selbst aber ehren sich, indem Sie in einer Zeit, in der so viel Zwietracht gesäet und vielfach so üppig ins Kraut geschossen und zu giftiger Frucht gereift ist, indem Sie

in solcher Zeit öffentlich darthun, dass Sie, Kameraden vom geflügelten Rade, sich alle Eins fühlen, die Untergebenen mit ihren Vorgesetzten, die Beamten mit den Arbeitern. So wiederhole ich denn mit frohem Herzen den Dank, den ich Ihnen persönlich schulde und spreche gleich herzlichen Dank aus für Ihre Behörde, als Präsident der noch von mir vertretenen königlichen Eisenbahndirektion. Zum besseren Ausdruck dieses Dankes wünsche ich als Scheidender von hier vor allem Ihnen Glück und Wohlergehen für die Zukunft. Aber wenn es irgendwo zutrifft, dass das Glück des einzelnen nur beständig ist, wenn es der Gesammtheit gut geht, so ist dies ganz besonders der Fall bei uns Staatsdienern, und vor allen bei den Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung. Bei diesem Gedanken an das Ganze, an den Staat, richten sich unsere Herzen auf denjenigen, dem Gott das Schicksal unseres Volkes, unser Schicksal in die Hand gelegt hat, auf den, dessen ganzes Sinnen und Trachten, dessen ganze Kraft und Thätigkeit nur auf das eine Ziel gerichtet ist, den Staat in Frieden zu regieren, das Volk durch weise Maassnahmen seiner Regierung glücklich zu machen. Wir denken an unseren König und Herrn. Sammeln wir deshalb alle Gefühle, die uns in dieser Stunde beherrschen, unsere Freude über das heutige schöne Fest, unsere Wehmuth wegen des bevorstehenden Abschiedes, unseren Dank, unsere Hoffnungen und Wünsche zusammen in den einen Ruf, dass er in dieser klaren Nacht hinauf dringe zum Himmelsthron: Gott segne, schütze und erhalte unseren Landesherrn! Wilhelm II., Kaiser und König lebe hoch, hurrah!"

Hierauf folgte dann der Vortrag des Liedes „Das treue deutsche Herz" durch den Sängerchor, worauf von etwa 60 Trägern mit Magnesiumfackeln ein wohlgelungener Reigen aufgeführt wurde. Nach einem von dem Präsidenten Thomé noch ausgebrachten Hoch auf die Stadt Danzig begab sich der ganze Zug nach dem Garten des Schützenhauses, wo zur Feier des Tages ein grosses Gartenfest mit Doppelkonzert und Schlachtmusik veranstaltet war. Hier liessen Präsident Thomé und die nach Tausenden zählende Menge den Zug vorüberziehen. Während nun im Garten konzertirt wurde, versammelte sich ein grosser Theil der „Eisenbahner" im grossen Saale zu einem Kommerse, welchen Eisenbahnbauinspektor Gadow mit einer Begrüssungsansprache eröffnete. Im Verlaufe des Abends hielt Präsident Thomé noch eine Abschiedsrede, während Verkehrsinspektor Bütow an den künftigen Präsidenten, Oberregierungsrath Greinert, herzliche Begrüssungsworte richtete und ein Hoch auf denselben ausbrachte. In seiner Erwiderungsrede gab Oberregierungsrath Greinert dem Wunsche Ausdruck, ihm dasselbe Vertrauen wie seinem Vorgänger entgegenzubringen; er werde bestrebt sein, dasselbe jederzeit zu rechtfertigen. Sein Hoch galt dem scheidenden Präsidenten. Das in jeder Beziehung grossartig verlaufene und von schönster Eintracht und Harmonie durchzogene Fest fand erst in vorgerückter Stunde seinen Abschluss und wird sicherlich allen Theilnehmern noch lange in angenehmer Erinnerung bleiben.

Bei dem bereits erwähnten Abschiedsmahle im Hotel „Danziger Hof", zu dem ein aus den obersten Vertretern der Provinz Westpreussen und der Stadt Danzig bestehendes Komitee die Anregung gegeben hatte, brachte der kommandirende General von Lentze den Trinkspruch auf den Kaiser aus, dann richteten an den Gefeierten herzliche Worte der Anerkennung und des Dankes der Vorsitzende des Provinziallandtages von Grass-Klanin, namens der Danziger Kaufmannschaft Geheimer Kommerzienrath Damme und im Namen der Stadt Oberbürgermeister Delbrück. In längerer, bewegter Ansprache dankte Präsident Thomé für die ihm dargebrachten Ehrungen. Er führte darin u. a. folgendes aus:

„Ich hoffe und wünsche, dass die Anfänge auf dem Verkehrsgebiete, die hier so glücklich angebahnt sind, unter der Aegide der Staats- und Provinzialverwaltung sich gedeihlich entwickeln. Ich hoffe, dass die Landwirthschaft und die Industrie sich so heben möge, wie ich es der Provinz wünsche. Das bis jetzt Erreichte ist aber nicht mein Werk, es kommt vornehmlich auf den Mann an, der an der Spitze der Eisenbahnverwaltung steht, nicht auf den jeweiligen Präsidenten einer Bezirksbehörde. Das preussische Eisenbahnwesen ist das erste auf dem Kontinent, und das verdanken wir wesentlich unserem Eisenbahnminister Excellenz Thielen. Die grossen Sympathien, die Sie mir seitens aller Behörden entgegengebracht haben, bitte ich Sie, auf meinen hohen Chef zu übertragen, dem alles zu danken ist, was von mir ausgeführt wurde."

Präsident Thomé ging dann des näheren auf die Wirksamkeit des Ministers Thielen ein und hob dabei auch die hohe Bedeutung des jetzt den parlamentarischen Körperschaften vorliegenden Kanalprojektes hervor, dessen Durchführung er zuversichtlich erhofft.

— **Personalnachrichten.** Der Baurath z. D. Naud, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamtes in Nordhausen, ist gestorben.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Konzessionirung von Eisenbahnlinien.** Im Laufe des ersten Halbjahres 1899 wurden u. a. folgende Eisenbahnlinien in Oesterreich konzessionirt und zwar die normalspurigen Linien Kolin-Cercan mit Abzweigung von Rattay nach Kacov (65 km), Sattledt - Grünau (32 km), Lambach - Haag (26 km), Stankau-Bischof-Teinitz-Ronsperg (22 km), Schönwehr-Elbogen (15 km), Chlumetz - Königstadtl (13,2 km), Gross - Sieghardts - Raabs (11,2 km), Raspenau - Weissbach (6,4 km), Trzebinia - Siersza (5,5 km), Mährisch - Ostrau - Ellgoth (2,8 km), ferner die schmalspurigen Lokalbahnen Triest-Parenzo bezw. Canfanaro (125 km), Friedland-Reichsgrenze nächst Hermsdorf (10,4 km), endlich die normalspurigen elektrischen Strassenbahnen in Wien (etwa 200 km), Prag (33,4 km) und Triest (16,5 km), sowie die schmalspurigen elektrischen Strassenbahnen in Aussig (7,5 km).

— **Automobilwagen im Lokalbahnverkehre.** Bei der Staatsbahnverwaltung schweben gegenwärtig, wie bereits berichtet wurde, Studien über die Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes der Lokalbahnen. Unter anderem ist auch die theilweise Einführung des Verkehres von Automobilwagen auf den Gleisen der Lokalbahnen geplant. Versuche sind in dieser Richtung bereits eingeleitet. So werden dem Vernehmen nach von der Staatsbahndirektion Prag auf der Lokalbahn Cercan-Pisely-Eule seit kurzem Proben mit dem Verkehr von Automobilwagen durchgeführt, die für das Befahren von Gleisen eingerichtet sind. Gelingen die Versuche mit einem oder dem anderen System, dann wird es möglich werden, für die Beförderung, insbesondere der Post und der Reisenden sogen. Automobilzüge, bestehend aus einem oder zwei Wagen in ganz kurzer Zeitfolge auf den Lokalbahnstrecken in Verkehr zu setzen.

— Am 23. d. Mts. wurde die vollspurige **Lokalbahn Laibach(-Brezovic)-Oberlaibach** (11,7 km) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Der Betrieb der Lokalbahn wird von der Südbahn geführt.

— **Elektrischer Betrieb auf der Brüx - Lobositzer Eisenbahn.** Eine neue Aktiengesellschaft ist gegenwärtig in der Bildung begriffen, welche zum Zwecke hat, auf der Brüx-Lobositzer Bahn den elektrischen Betrieb einzuführen. Dieses Unternehmen wird seitens der Behörden kräftig unterstützt, fand aber wegen der Schwierigkeiten hinsichtlich der Finanzirung bisher nur einen langsamen Fortgang, da der von den Konzessionären ausgearbeitete Voranschlag der Kosten, welcher sowohl den Akkumulatorenbetrieb als auch die allfällige oberirdische Stromzuleitung ins Auge gefasst hatte, allzu grosse Geldmittel in Anspruch genommen hätte. Man ist nun daran, durch thunlichste Vereinfachung der Verkehrsmittel und der Anlage für die elektrische Stromerzeugung das Kapitalserforderniss entsprechend herabzusetzen.

— **Ostrau - Friedlander Eisenbahn.** Am 17. Mai fand in Wien die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft statt. Nach dem Geschäftsberichte wurden im abgelaufenen Betriebsjahre 497 976 (+ 49 193) Personen mit einer Einnahme von 123 963 (+ 12 234) fl. und 643 531 (+ 44 568) t Parteigüter mit einer Einnahme von 235 472 (+ 19 700) fl. befördert. Die Betriebseinnahmen stellten sich auf 471 163 (+ 31 008) fl., die Betriebsauslagen haben sich um 13 146 fl., somit auf 154 285 fl. erhöht. Nach Abzug des Erfordernisses für den Prioritätendienst und für Tilgung ergab sich ein Reinerträgniss von 169 640 (+ 1 299,5) fl. Die Generalversammlung beschloss eine Dividende von 20 fl. (10 %) zur Vertheilung zu bringen und 35 033 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Eisenbahnakademie in Linz.** Wie s. Zt. mitgetheilt wurde, besteht die Absicht, im Zusammenhang mit der öffentlichen Handelsakademie in Linz eine Eisenbahnakademie zur Heranbildung von Eisenbahnbeamten zu errichten. Die Eisenbahnakademie soll drei Jahrgänge umfassen. Die Vereinigung der Eisenbahnakademie mit der Handelsakademie in Linz ist so gedacht, dass die Zöglinge beider in einer Anzahl von allgemein bildenden Lehrgegenständen (deutsche und französische Sprache, Mathematik, Geographie, Geschichte, Physik und Volks-

wirthschaftslehre usw.) gemeinsam nach dem bisherigen Lehrplan der Handelsakademie unterrichtet werden.

Der besondere Lehrplan der Eisenbahnakademie soll Verkehrsgeographie und Geschichte, Verkehrsstatistik, Eisenbahngesetzeskunde, Eisenbahntechnologie, Waaren- und Materialienkunde, Telegraphen-, Signal- und Blockwesen, Eisenbahnbuchhaltungs- und Rechnungsdienst, Transportdienst, Tariflehre und Zollvorschriften umfassen. Die Vorbereitungen für die Errichtung der Eisenbahnakademie sind soweit gediehen, dass man hofft, den ersten Jahrgang schon im Oktober d. J. eröffnen zu können.

— **Besuch einer japanischen Kommission in der Maschinenfabrik von Gebr. Hardy in Wien.** Eine japanische Kommission, welche dermalen zu Studienzwecken in Wien weilt und verschiedene industrielle Etablissements besichtigte, nahm auch die Maschinenfabrik der Gebr. Hardy in Wien in Augenschein. Diese beschäftigt sich hauptsächlich mit der Erzeugung von Spezialartikeln für den Eisenbahnbedarf und liefert u. a. als besondere Spezialität die sowohl auf den Staatsbahnen wie auf der Wiener Stadtbahn eingeführte Vakuumbremse. Die fremden Besucher wurden von den Chefs der Firma in die zahlreichen und ausgedehnten Werkstätten der Firma geleitet und bekundeten, wie dies aus zahlreichen Fragen und Bemerkungen hervorging, das regste Interesse für den Arbeitsgang, der sich vor ihren Augen abspielte. Unter anderem wurde den Besuchern das in der Fabrik aufgestellte Bremsmodell gezeigt, das die Vakuumbremsapparate für einen Eisenbahnzug von 20 Wagen mit einer Gesammtlänge von 240 m veranschaulicht und bei welchem die Besucher die grosse Geschwindigkeit der Wirkung der Vakuumbremse, die bei dem genannten Modell am letzten Wagen schon in einer Sekunde eintritt, beobachten konnten. Die Vakuumbremse hat auch auf den japanischen Eisenbahnen erfolgreichste Verwendung gefunden und ist in stetiger Weiterverbreitung begriffen. Auf die Frage der Besucher über den Umfang des Betriebes der Fabrik wurde mitgetheilt, dass sie 350 Arbeiter beschäftige, 130 Arbeitsmaschinen aus den besten österreichischen, französischen und englischen Fabriken verwende und jährlich ungefähr 2000 Vakuumbremscylinder, 600 Popventile, 350 Sandstreuapparate und eine Reihe anderer Artikel liefere. Auch die Wohlfahrtseinrichtungen der Fabrik wurden sodann in Augenschein genommen, unter welchen namentlich das eigene Arbeitererholungsheim der Fabrik, das in seiner Einrichtung allen Anforderungen moderner ärztlicher Wissenschaft entspricht, besonderes Lob fand.

— **Enquête über die ungarischen Getreidetransporte.** Unter dem Vorsitz des Direktionspräsidenten der königlich ungarischen Staatsbahnen fand am 24. d. Mts., wie alljährlich, die Getreidetransportenquête statt. Zu ihr hatten sich etwa 20 Vertreter der hervorragendsten ungarischen Getreidefirmen und Mühlen eingefunden. Der Vorsitzende gab in der einleitenden Rede der Hoffnung Ausdruck, dass es den Staatsbahnen gelingen werde, den ihrer harrenden grossen Schwierigkeiten anlässlich des bevorstehenden Getreidemassentransportes entsprechen zu können. Die Direktion der Staatsbahnen habe alles mögliche zur Erreichung dieses Zieles verfügt und insbesondere Neuanschaffungen von Güterwagen, Vergrösserungen der Gleiseanlagen usw. vorgenommen. Die Direktion werde ein Hauptaugenmerk darauf richten, dass sich der Verkehr rasch abwickele, und werde, wenn dies nothwendig sein sollte, zur Erreichung dieses Zieles auch die Nachtarbeit einführen, erforderlichenfalls auch Sonderzüge einlegen. Die fremden Wagen werden im Sinne der bestehenden Vereinbarungen in intensivster Weise ausgenutzt werden. Weiter sei die Verfügung getroffen, dass die Staatsbahnen sich mit ihren eigenen Bedarfsartikeln, wie Kohlen usw., zu einer früheren Zeit versorgen, so dass dadurch der Getreidetransport nicht aufgehalten werde. Das gleiche Ersuchen sei auch an das Finanzministerium bezüglich des Salztransportes gestellt worden. Die Wagen nach Fiume werden auch in diesem Jahre in der Beförderung bevorzugt werden. Die Staatsbahnen werden für die Instandhaltung der Wagen, für deren rasche Entladung und ebensolchen Rücktransport sorgen, mit einem Worte, es werde alles geschehen, um den gesteigerten Verkehr ordnungsgemäss in raschester Zeit abzuwickeln. Von den anwesenden Interessenten wurde festgestellt, dass Cerealien im laufenden Jahre im allgemeinen in Ungarn eine so reiche Ernte zu verzeichnen haben, wie schon seit langer Zeit nicht. Auch für die Maisernte seien die Aussichten die allerbesten. Infolge dieser Umstände werden diesmal jedenfalls derartige Ansprüche an die Staatsbahnen gestellt werden, welchen sie selbst beim besten Willen nicht ganz entsprechen können. Doch sei die ungarische Kaufmannswelt überzeugt, dass die Staatsbahnen, die ihr immer und überall in der entgegenkommendsten Weise begegnet seien, ihr möglichstes aufbieten werden.

— **Vermehrung des Fahrparkes der ungarischen Staatsbahnen.** Die ungarischen Staatsbahnen, welche mit 1. Januar 1896 von der Allgemeinen und der Internationalen Wagenleihgesellschaft 1000 Güterwagen, von der Ungarischen Verkehrsaktiengesellschaft 500 Güterwagen anmietheten unter der Bedingung, dass nach Ablauf einer vierjährigen Miethsdauer es den ungarischen Staatsbahnen freistehen soll, mit Rücksichtnahme auf die entrichteten Leihgebühren, die vorbezeichneten Wagen in ihr Eigenthum übergehen zu lassen, machen nunmehr von diesem ihrem Rechte Gebrauch und gelangen sonach 1500 Güterwagen im Wege der Ablösung in das Eigenthum der ungarischen Staatsbahnen. Die vorgenannten Leihgesellschaften, welche im Sinne des Miethsvertrages sechs Monate vor Ablauf der vierjährigen Miethsdauer von der bezüglichen Entschliessung der ungarischen Staatsbahnen in Kenntniss zu setzen sind, wurden bereits von der Auflösung des Miethsverhältnisses und von der Uebernahme der Wagen in das Eigenthum der Staatsbahnen verständigt.

## Vereinsausland.

— **Frachtermässigungen aus Anlass der Pariser Weltausstellung 1900.** Nach Mittheilung der Vertretung der belgischen Staatsbahnen in Berlin werden für Sendungen, welche von Deutschland und darüber hinaus kommen und für die Weltausstellung bestimmt sind, folgende Ermässigungen gewährt:

a) Auf der französischen Strecke: 25 % bei dem Hintransport und 75 % bei dem Rücktransport, gleichgültig, ob die Sendungen mit direkten Frachtbriefen aufgegeben werden oder nicht. Für Thiere und Kunstgegenstände wird auf dem Hintransport der volle Frachtsatz eingehoben; dagegen sind bei dem Rücktransport keine Transportgebühren zu bezahlen. Sendungen von Kunstgegenständen, welche als Frachtgut befördert werden, geniessen dagegen keinerlei Ermässigung.

b) Auf den Linien der belgischen Staatseisenbahnen wird eine 50 % Ermässigung bei dem Hin- und Rücktransport gewährt. Obige Ermässigungen beziehen sich nur auf die eigentlichen Transportkosten; die Nebengebühren werden voll eingehoben.

c) Für die Beförderung zwischen den Pariser Bahnhöfen und dem Ausstellungspalast wird ein Spezialsatz von 10 Frcs. für 1000 kg erhoben; das Gewicht wird von 10 zu 10 kg abgerundet; der Mindestsatz beträgt 1 Franc.

— Von den rund 500 km des gesellschaftlichen Netzes der **schweizerischen Nordostbahn**, die auf Grund der am 22. Februar 1898 erfolgten Kündigung zurückgekauft werden, ist für etwa 330 km der Rückkaufswerth nach dem kapitalisirten Reinertrag und für 171 km nach dem Anlagekapital zu vergüten. Zu den Linien, die zum kapitalisirten Reinertrag zurückzukaufen sind, gehört auch die Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn. Auf Grund dessen tritt die bekanntlich der Nordostbahnverwaltung nahestehende Zeitschrift „Die Schweizer Bahnen" der Annahme entgegen, dass der Nordostbahngesellschaft, falls das Bundesgericht in der Nationalbahnfrage zu ihren Gunsten entschieden hätte, ein enormer Vortheil erwachsen wäre. Das Blatt äussert sich darüber folgendermaassen:

„Was zunächst die Westsektion der Nationalbahn, die Linien Effretikon-Hinweil und Sulgen-Gossau betrifft, so hätte die Gutheissung des Rechtsbegehrens der Nordostbahn nur theoretischen Werth gehabt, denn diese Bahnstrecken sind gar nicht zum Rückkauf gekündigt und der Bund hätte also ein einfaches Mittel gehabt, die angebliche Uebervortheilung abzuwenden: er brauchte nur auch fernerhin vom konzessionsgemässen Rückkauf zu abstrahiren. Was dann die Ostsektion anbelangt, so findet der Rückkauf — und das wurde im Bundesgericht nicht beachtet — unter keinen Umständen zum Erwerbspreis statt, sondern zum kapitalisirten Reinertrag. Die Differenz zwischen dem kapitalisirten Reinertrag und dem ursprünglichen Anlagekapital wird aber erheblich geringer sein, als jene zwischen letzterem und dem Erwerbspreis."

Von Interesse ist auch die Erwähnung des genannten Blattes, der Berichterstatter in der bundesgerichtlichen Verhandlung habe kategorisch und ohne irgendwelchen Widerspruch zu finden, erklärt, dass das Pfandrecht der Obligationäre durch den Rückkauf nicht untergehe. Für die Abwickelung der Verstaatlichungsaktion wäre dies von grosser Wichtigkeit.

— Der Erbauer der Rigibahn und anderer Bergbahnen und Erfinder des nach ihm benannten Zahnstangensystems, **Nikolaus Riggenbach**, ist am 25. d. Mts. in Olten (Schweiz) gestorben.

— Bekanntlich hat **Sultan Abdul Hamid**, seitdem er die Regierung führt, seine Hauptstadt niemals verlassen und er scheint auch nicht willens zu sein, irgend eine Reise anzutreten; denn er hat kürzlich eine Anordnung getroffen, um die **anatolischen Eisenbahnen** kennen zu lernen, ohne sie befahren zu müssen. Wie die „Fkt. Ztg." meldet, hat er den Unternehmer eines Kinematographen in Konstantinopel beauftragt, ohne Rücksicht auf die Kosten die Strecken Haidar-Pascha-Eskischehir-Angora und Haidar-Pascha-Eskischehir-Konia aufzunehmen. Ungefähr 1 100 km Eisenbahnansichten auf dem Kinematographen — das dürfte wohl bis jetzt noch nicht dagewesen sein. Die Vorführungen sollen später an mehreren Abenden im kaiserlichen Theater von Yildiz-Kiosk stattfinden.

— **Kleinasiatische Bahnen in russischer Beleuchtung.** Der Bau der kleinasiatischen Bahnen, die bisher mit deutschem Gelde fertiggestellt wurden und deren Fortsetzung von deutschen und französischen Kapitalisten bis Bagdad und darüber hinaus geplant wird, ist überall als ein hervorragendes Kulturwerk wohl anerkannt und begrüsst worden. Wenn dieses Unternehmen jetzt aber bei der russischen Presse Beklemmungen hervorzurufen scheint, so müssen wir gestehen, dass wir das nicht recht verstehen können. Die „Nowoje Wremja" gibt zu, dass das von der Bahn durchschnittene Gebiet wirthschaftlich bedeutend gehoben werden würde, aber sie befürchtet, dass dann das aus dem Innern Kleinasiens kommende Getreide mit dem russischen in scharfen Wettbewerb treten und dessen Ausfuhr aus den Häfen des schwarzen Meeres verhindern oder doch nicht mehr lohnend machen werde. Die paar Millionen, die Russland für Zucker und Petroleum nach Mesopotamien absetzen könnte, würden mehr als ausgeglichen werden durch andere Nachtheile und ausserdem berge der deutsche Plan auch politische Gefahren, da es niemandem ein Geheimniss sei, dass der politische Einfluss im Orient, wenn nicht völlig, so doch in sehr hohem Maasse von dem wirthschaftlichen abhängig sei. Man könne aber nicht sagen, dass Russlands Stellung im asiatischen Osten besonders glänzend sei, und wenn es in dieser Beziehung noch mehr einbüsse, so sei das ein äusserst schweres Opfer, das in Zukunft einen grossen Aufwand an Kraft und Mitteln kosten werde. Noch ein anderes russisches Blatt schreibt aus derselben Tonart und beklagt sich insbesondere darüber, dass dem deutschen Einfluss in Konstantinopel alles möglich sei, und dass wir nur zu verlangen brauchten, um alles Geforderte zu erhalten. Wir möchten in der That, dass diese letztere Darstellung zutreffend wäre, da sie es aber in diesem Grade leider nicht ist, so braucht sich die russische Presse über unseren Einfluss in Konstantinopel wirklich nicht übertriebene Kopfschmerzen zu machen. Was aber ihre Besorgnisse wegen der kleinasiatischen Eisenbahnen betrifft, so möchten wir wirklich, dass die russischen Zeitungen uns einmal sagten, was sie denn eigentlich von uns wollen. Es liegt in der Natur der allgemeinen Entwickelung, dass auch Kleinasien, wie andere mehr oder minder dunkle Erdtheile, mit der Zeit durch Eisenbahnen aufgeschlossen werden wird, und an dieser Entwickelung wird niemand etwas ändern können. Wenn dem aber so ist, so hat Russland doch nur einen Vortheil davon, wenn die Aufschliessung durch eine Macht erfolgt, die lediglich wirthschaftliche Ziele anstrebt und nicht daran denkt, sich im Lande politisch festzusetzen; eine solche Macht in Kleinasien sollte Russland im Gegentheil hoch willkommen sein, denn wenn wir die Aufschliessungsarbeit nicht übernehmen, so wird es eine andere Macht thun. Russland kommt dabei heute wohl nicht in Frage und so würde nur England übrig bleiben, das für Russland denn doch eine ganz andere politische Gefahr bedeuten würde, als das in Kleinasien politisch neutrale Deutschland. Wir können uns schlechterdings nicht denken, dass Russland es vorziehen würde, den Bahnbau in englische Hände übergehen zu sehen, und doch würde das geschehen, wenn es gelänge, durch Treibereien und Verdächtigungen den deutsch-französischen Bahnbau unmöglich zu machen. Wir sollten meinen, dass diese Erwägung auch auf solche Russen nicht ohne Eindruck bleiben könnte, die sonst die Gewohnheit haben, alle deutschen Unternehmungen mit ungerechtfertigtem Misstrauen zu betrachten. Statt uns zu verdächtigen, sollten die russischen Blätter froh sein, dass wir uns einer Kulturarbeit unterziehen, die in unseren Händen eine reine Kulturarbeit bleiben wird, in englischer Ausführung aber nothwendig eine für Russland nicht erfreuliche politische Spitze annehmen muss. Es ist befremdlich, dass Blätter wie die „Nowoje Wremja" diese so überaus einfache Lage nicht in dieser ganzen Bedeutung verstehen und sich durch Uebelwollen gegen Deutschland zu Angriffen hinreissen lassen, die, wenn sie von Erfolg begleitet wären, die russischen Interessen zum mindesten ebenso schädigen würden wie die deutschen.

(„Köln. Ztg.")

— **Bagdadbahn.** Bekanntlich hat die Gesellschaft der anatolischen Bahnen der Pforte Vorschläge behufs Ausbaues ihrer Linien bis nach Bagdad unterbreitet. Ausser diesen Vorschlägen liegen jedoch noch andere Konzessionsbewerbungen vor, worin der Antrag gestellt wird, die Bagdadbahn ohne Verpflichtung der Pforte zu kilometrischen Garantien zu bauen, während die anatolischen Bahnen an dieser Forderung festhalten. Bis zur Stunde ist noch keine Entscheidung getroffen worden. Man kann aber kaum bezweifeln, dass die Deutschen aus diesem Wettkampfe als Sieger hervorgehen werden. Wie schon gemeldet, wird sich demnächst eine deutsche Studienkommission an Ort und Stelle begeben, um die Gegenden, welche die Bagdadbahn berühren soll, von volkswirthschaftlichen und anderen Gesichtspunkten aus zu studiren.

— Wie der „Nat.-Ztg." aus Petersburg gemeldet wird, hat die persische Regierung das 1887 einer russischen Gesellschaft für die Dauer von fünf Jahren ertheilte und dann zweimal verlängerte Privilegium für den Bau und Betrieb der **Eisenbahnlinie Rescht-Teheran** neuerdings bis zum Jahre 1904 verlängert. Die russische Regierung werde dieses Bahnprojekt, an dessen Ausführung demnächst geschritten werden soll, nach Möglichkeit fördern und die Unternehmer wenn erforderlich auch finanziell unterstützen.

— **Russische Eisenbahnschule in Peking.** Nach einem Telegramm der „Times" aus Peking vom 19. d. Mts. ist dort die bereits in Nr. 42 S. 745 d. Ztg. erwähnte russische Schule gegründet worden, welche ausschliesslich zur Pflege des Unterrichts in der russischen Sprache und zur Ausbildung von Chinesen als sprachkundige Angestellten bei den Eisenbahnen dienen soll. Die Lehrer sind Russen. Die Schule wird von der chinesischen Regierung unterhalten.

— **Eisenbahn Peking-Hankow.** An der Erschliessung des chinesischen Reiches durch Eisenbahnen werden die Amerikaner nicht nur als Lieferanten von Bau- und Betriebsmaterial betheiligt sein. Wie die „N.-Y. H.-Ztg." berichtet, ist der Bau einer Bahn im südlichen China, von Kanton nach Hankow, der American-China Development Co. übertragen worden. Nach einer Mittheilung der Sachverständigenkommission wird die Strecke Kanton-Hankow den südlichen Theil einer Hauptbahn bilden, welche behufs Verbindung der politischen Hauptstadt des chinesischen Reiches, Peking, mit dem Handelscentrum Südchinas, Kanton, geplant ist. Die Entfernung zwischen diesen beiden Städten beläuft sich auf etwa 1 300 englische Meilen. Ungefähr in der Mitte dieser Entfernung liegt Hankow am Jang-tse-kiang; d. h. die Bahn von Hankow nach Kanton wird eine Länge von rund 740 Meilen haben. Was die auf 600 Meilen bemessene nördliche Strecke (von Hankow nach Peking) anbetrifft, so ist die Konzession für deren Bau einem belgischen Syndikat ertheilt worden, jedoch steht dasselbe, wie man vermuthet, unter der Kontrole französischer und russischer Geldleute. Von dieser (nördlichen) Strecke sind bereits, von Peking aus, durch die chinesische Regierung selbst gegen 80 Meilen fertiggestellt worden und befinden sich auch schon im Betriebe. Es scheint nun, dass die American-China Development Co. trotz starkem Wettbewerbes seitens europäischen Kapitals die neue Konzession zu recht vortheilhaften Bedingungen erwarb. Die Provinz Hunan, welche der Bahn Kanton-Hankow vornehmlich tributär sein wird, ist fruchtbar und dicht bevölkert. Sie enthält ferner ergiebige Kohlenlager, deren Ausbeute dem Frachtverkehre nach beiden Richtungen der Bahn zugute kommen wird und bisher nach Hankow für den Betrieb industrieller Etablissements auf dem Wasserwege geschafft wurde.

— **Kongo-Eisenbahn.** Das am 30. Juni d. J. abgeschlossene Betriebsjahr 1898/99 hat eine Roheinnahme von 9 700 000 Francs erreicht. Rechnet man hiervon die Betriebskosten in Höhe von 4 000 000 Frcs. und die Lasten der Obligationen mit 1 500 000 Frcs. ab, so verbleibt ein Reingewinn von 4 200 000 Frcs. Hierzu kommen aus dem Vorjahre 650 000 Frcs., sodass insgesammt 4 850 000 Frcs. verfügbar sind. Dieser Gewinn wird, wie im Vorjahre, dazu verwendet, den Aktien die ihnen seit 1894/95 schuldigen Dividenden auszuzahlen. Insgesammt sind noch Dividenden für 6 200 000 Frcs. rückständig. Dem Verwaltungsrathe liegen zwei Anträge vor, von denen der eine 3 500 000 Frcs., der zweite 4 200 000 Frcs. rückständige Dividenden an die Aktionäre vertheilen will. Im ersteren Falle erhält jede Aktie 91 Frcs., im letzteren Falle 113 Frcs. Man erwartet die Annahme des zweiten Antrages. Das neue Betriebsjahr 1899/1900 hätte dann nur noch 2 000 000 Frcs. an rückständigen Dividenden aufzubringen.

— **Einfluss der Uganda- sowie der Tangabahn auf den Handel Deutsch-Ostafrikas.** Ueber die Gefahren die dem deutschen Handel zwischen Tanga und dem Kilimandscharo durch die englische Ugandabahn drohen, schreibt Missionar P. Schneider in Kiloma:

„Als Neuigkeit vom Kilimandscharo möchte ich diesmal das Eintreffen des ersten Ochsenkarrens in unserer afrikanischen Schweiz melden. So klein dieses Ereigniss auch ist, es deutet auf zwei wichtige Thatsachen hin: die eine, dass das für unsere spätere Kulturarbeit so überaus wichtige Kilimandscharogebiet in immer bessere Verbindung mit der Küste kommt. Während bis zur letzten Zeit die Transportkosten einer Trägerlast auf mindestens 12 Rupien zu stehen kamen, betragen diese jetzt nur noch 5 Rupien. Die andere Thatsache ist die, dass die Ugandabahn der Engländer bereits tief in die Verhältnisse am Kilimandscharo eingegriffen hat. Der erste Ochsenwagen ist nämlich nicht auf der Tangalinie, sondern von der englischen Bahnstation Voi über das englische Gebiet nach dem Kilimandscharo gekommen. Nun lassen aber auch die Kaufleute, welche den Handel am Berge in den Händen haben, seit mehreren Monaten ihre Karawanen über Voi-Taweta kommen. Mit anderen Worten: der Handelsweg des Kilimandscharo ist im Begriff, sich zu verlegen. Man lässt die lange, zeitraubende und theure Tangalinie liegen und zieht über Taweta-Bura nach der englischen Bahnstation Voi. Jeder, der die ostafrikanischen Verhältnisse kennt, wird die Tragweite und die Folgen jener Thatsache nicht unterschätzen. Wollen wir nicht, dass unser einzig schönes Kilimandscharogebiet, diese afrikanische Schweiz, welche nach allen medizinischen Fachleuten schon längst das Sanatorium von ganz Ostafrika hätte sein sollen, wirthschaftlich und kommerziell von den Engländern abhänge, so müssen wir den Weiterbau der Tangabahn sofort kräftig in die Hand nehmen und sie nicht nur bis nach Korogwe — da ist der Zweck nicht einmal halb erreicht —, sondern bis zum Fusse unseres höchsten deutschen Berges führen."

Auch der dem englischen Parlament vorgelegte Bericht über die Ugandabahn bestätigt den ungünstigen Einfluss der letzteren auf den Handel der deutsch-ostafrikanischen Kolonie. Nach diesem Bericht ist der Elfenbeinhandel, der bisher durch Trägerdienst seinen Weg zur deutschen Küste nahm, von dort ganz abgelenkt worden. Wie aus dem Bericht, der sich übrigens ausserordentlich günstig über die Aussichten ausspricht, die sich der Bahn eröffnen, weiter hervorgeht, ist die Strecke bis Nairobi (im ganzen 325 englische Meilen) fertiggestellt. An Hand der Statistik des Jahres 1898 über die Einnahmen anderer gleichwerthiger Bahnen werden die günstigen Aussichten der Ugandabahn, deren Güterbeförderung bereits um 50 % zugenommen hat, begründet.

— **Die Eisenbahnbauten in Deutsch-Ostafrika.** In den Etat des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes für 1899 ist bekanntlich die Summe von 2 000 000 ℳ zur Erwerbung der Eisenbahn Tanga-Muhesa wie zu deren Fortführung bis Korogwe eingestellt. Mit Bezug auf diesen Weiterbau berichtet nun ein mit den örtlichen Verhältnissen Vertrauter: Zum Bau der Eisenbahn sollen nicht Beamte hinausgeschickt werden, die ohne Kenntniss der dortigen Sprachen und Sitten, wie ohne Erfahrungen sind. Der Bau der Bahn nach Korogwe wie des Piers im Hafen von Tanga kommt dadurch viel höher zu stehen. Solche Bauten sind in Afrika an sich schon viel theurer als in Deutschland, sie erfordern aber noch viel mehr, wenn der Beamte sich auf die Dolmetscher, die selten ehrlich sind, verlassen muss, wenn er die Festtage der Neger nicht kennt, wenn es ihm unbekannt ist, wie er sie zu behandeln hat. Dazu kommt noch, dass die unglaublichen Regenmengen ganz andere Wasserunterführungen erfordern, als der vorsichtigste Techniker in Europa berechnet; das Heranschaffen der Materialien erfordert eine mühevolle Einübung der farbigen Arbeiter, da Wege fehlen, die mehr als 1 m breit sind und auf denen die auf dem Kopfe belasteten Leute, die im Gänsemarsche laufen, oft im 2—3 m hohen Grase verschwinden. Das Lügen, Stehlen und Betrügen verstehen die Neger aus dem Grunde. Schon aus dem Namen, den jeder Weisse bekommt, sobald er als Neuling dort erscheint, ist die scharfe Beobachtungsgabe der Eingeborenen erkennbar, und es ist charakteristisch, dass diese Namen meistens die Schwäche bezeichnen, die dem Neger selbst zum Vortheile gereichen kann. So weit der Brief; es fragt sich nur, ob es bei uns auch eine genügende Zahl Techniker gibt, die mit den ostafrikanischen Sprachen und Verhältnissen vertraut sind.

— **Eisenbahnprojekt für die Kolonie Erythräa.** Wie berichtet wird, werden über die Fortsetzung der Eisenbahn von Kassala nach Massowah zwischen der italienischen Kolonie Erythräa und der englischen Sudankolonie Verhandlungen gepflogen und man hofft, dass hierüber ebenso wie über einen Zolltarif ein Einverständniss hergestellt werden wird. Gelingt dies, so eröffnet sich damit für Erythräa eine wirthschaftliche Zukunft, welche reichlich die Opfer ersetzen wird, die Italien für die Kolonie gebracht hat. Massowah, der Hauptort von Erythräa, ist für Innerafrika der nächste und bequemste Handelsplatz.

— **Elektrische Vorortbahn zwischen Wilmington und Chester.** Vor einigen Monaten wurde das etwa 22 km lange Verbindungsglied zwischen den elektrischen Bahnen von Wilmington und Chester dem Betriebe übergeben und damit zwischen beiden Städten eine durchgehende elektrische Verbindung hergestellt. Damit ist gleichzeitig auch die elektrische Verbindung zwischen Wilmington und Philadelphia vorhanden. Wilmington wird von Philadelphia auf dem neuen Wege in einer Stunde erreicht. Durchgehende Wagen gehen von Wilmington über Chester nach Darby, vor den Thoren von Philadelphia (rund 22 km). Hier muss nach Philadelphia umgestiegen werden. Ausserhalb der Städte beträgt die Fahrgeschwindigkeit 32 km in der Stunde, innerhalb der Weichbildgrenzen darf die für den Stadtverkehr vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten werden. Die Linie ist über einen zwischen Wilmington und Chester gelegenen malerischen Hügel geführt, der nach beiden Seiten hübsche Aussichten gewährt, so dass auf einen bedeutenden Verkehr von Vergnügungsreisenden gerechnet werden darf.

Die Bahn ist mit 18,3 m langen, auf das Meter 36 kg wiegenden Vignoleschienen auf Holzschwellen ausgestattet, welche auf 7,5 bis 10 cm starker Schotterbettung ruhen und 60 cm Abstand von einander haben. Die Bahn hat zahlreiche Steigungen, an verschiedenen Punkten einer 16 km langen Strecke, auf der auch zahlreiche Ausweichstellen vorkommen, bis zu 6 %. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch. Die Masten sind aus Kastanienholz, 9,12 m lang, an der Spitze 17,5 cm, am Stammende 30,5 cm stark und stehen 30,5 m von einander entfernt.

Die Wagen verkehren zwischen Wilmington und Chester halbstündlich mit Ausnahme des Sonnabends, an dem die Wagenfolge verdoppelt wird. Zwischen Chester und Darby fährt man alle $17^1/_2$ Minuten. Für die Fahrt von Wilmington nach Chester zahlt man nach deutschem Gelde 0,85 ℳ, während auf der die beiden Städte verbindenden Dampfeisenbahn etwa 1,40 ℳ erhoben werden. Der Strom — Gleichstrom — wird aus den Kraftstationen in Wilmington und Chester entnommen.

---

## Allgemeines.

— **Ueber unterirdische Stromzuführung bei elektrischen Strassenbahnen** und deren bisherige Entwickelung in Amerika brachte das „Centralblatt der Bauverwaltung" kürzlich einen interessanten Artikel, aus dem hervorgeht, dass in zwei Grossstädten Amerikas, Newyork und Washington, bereits etwa 230 km Gleislänge mit dieser Unterleitung versehen sind und dass die Erfahrungen, die man beim Betriebe dieses Systems bis jetzt gesammelt hat, Veranlassung gegeben haben, den Umbau noch weiterer Linien von bedeutender Länge auf elektrischen Unterleitungsbetrieb ins Auge zu fassen. In Europa und auch in Deutschland kann nicht in gleicher Weise über den Fortschritt des unterirdischen Stromzuführungssystems berichtet werden, obwohl die Firma Siemens & Halske hier zuerst das unterirdische System eingeführt und mit der grossen Anlage in Budapest den Nachweis erbracht hat, dass das System sicher und zuverlässig funktionirt. Die guten Resultate haben die zweite in Budapest bestehende Tramwaygesellschaft ebenfalls veranlasst, dieses System im Innern der Stadt generell durchzuführen, so dass heute etwa 60 km Gleislänge mit unterirdischer Stromzuführung vorhanden sind. Wie bekannt, begegnete die im Jahre 1896 erfolgte Einführung des Unterleitungssystems auf einzelnen Strecken der Strassenbahnen in Berlin zuerst bei Behörden und Publikum erheblichen Bedenken und nicht ganz mit Unrecht. Denn die auf zwei Strecken der Grossen Berliner Strassenbahn zur Ausführung gebrachte unterirdische Stromzuführung hat sich bekanntlich nicht bewährt und Veranlassung gegeben, dass die Gesellschaft den Unterleitungsbetrieb trotz der erheblichen dafür aufgewendeten Kosten wieder aufgegeben hat und zum Akkumulatorenbetrieb übergegangen ist. Anders dagegen bei der unterirdischen Stromzuführung, welche die Firma Siemens & Halske auf einer 2,5 km langen Theilstrecke ihrer elektrischen Strassenbahn Behrenstrasse-Treptow eingeführt hat. Auch diese Anlage begegnete anfänglich geringem Zutrauen und zog sich durch die bei der Bauausführung verursachten längeren Störungen des allgemeinen Strassenverkehres vielfach Ungunst zu. Während die Verzögerungen hauptsächlich durch die Nothwendigkeit begründet waren, ohne genügende Vorbereitungen die Bahn für die Ausstellung fertig zu stellen, glaubte man allgemein, dass auch ein gut vorbereiteter, ähnlicher Bau mit gleichen Vollendungsfristen zu rechnen hätte, während man auf der anderen Seite ganz übersah, dass, welches System man auch verwendete, jedenfalls die Pferdebahnschienen zur Auswechselung kommen mussten. Die so sehr befürchteten häufigen Betriebsstörungen und Unterbrechungen sind während des nunmehrigen dreijährigen Betriebes nicht eingetreten. Unvermeidliche Zwischenfälle sind durchaus nicht häufiger aufgetreten, als es bei irgend einer gut ausgeführten Bahn mit

oberirdischer Leitung der Fall zu sein pflegt. Es liegen nunmehr bezüglich dieses Systems nicht nur in Newyork, Washington und Budapest, sondern auch in Berlin Erfahrungen von unzweifelhafter Art vor, welche bereits dazu geführt haben, dass Städte, wie Wien und Düsseldorf sich für die Einführung dieses Systems entschieden haben, und viele ehemalige Gegner zu Anhängern desselben geworden sind. Es lässt sich daher wohl erwarten, dass dem System der unterirdischen Stromzuführung noch eine weitere Ausdehnung bevorsteht. („Nationalzeitung".)

In der Vereinszeitung ist, wie wir hierzu bemerken, bereits über die beiden Berliner Unterleitungssysteme, das der Berliner Strassenbahnen und das der Firma Siemens & Halske, eingehend berichtet worden. (Vergleiche die Aufsätze: Betriebsweise elektrischer Strassenbahnen im Innern der Städte in den Nrn. 11, 33 und 35 des Jahrgangs 1898 d. Ztg.). Im übrigen darf nicht verhehlt werden, dass die Kosten des Unterleitungssystems diejenigen des Oberleitungssystems so bedeutend übertreffen, dass seine Anwendung überhaupt wohl nur in grossen Verkehrscentren in Frage kommen kann.

— **Ein Raub im Eisenbahnwagen.** Als die Arbeiter des Bahnhofes zu Orléans kürzlich die Wagen des aus Bordeaux eingetroffenen Zuges reinigen wollten, fanden sie in einem Abtheil der II. Klasse eine sehr elegant gekleidete Dame fest eingeschlafen. Es kostete viele Mühe, die Dame zu ermuntern, die aus einem Wonnetraume zu erwachen schien. Aber bald verschwand das Lächeln von ihren Lippen, als sie bemerkte, dass die kleine Handtasche verschwunden war, die sie von Bordeaux aus fest an sich gedrückt getragen hatte. Das Verschwinden derselben war ihr um so peinlicher, als das Täschchen 70 000 Frcs. in Baargeld und Werthpapieren enthielt. Die Ausgeraubte, die Gattin eines Weingrosshändlers aus der Umgebung von Bordeaux, erzählte in höchster Aufregung dem Polizeikommissar, dass in der Nähe von Limoges ein Herr, der Angestellter der Eisenbahngesellschaft zu sein schien, eingestiegen war und ihre Fahrkarte zu sehen verlangt hatte. Gleichzeitig hat er ihr ein Fläschchen vors Gesicht gehalten, und was nachher geschehen, wisse sie nicht mehr zu sagen. Es wurde sofort nach allen Stationen zwischen Lymoges und Paris telegraphirt, das Ergebniss war aber nur das Auffinden des Täschchens in der Nähe von Orléans, natürlich ohne jeden Inhalt.

— **Lokomotivlaternen mit Acetylen.** Langsam aber sicher wandelt das strahlende Licht aus Kalk und Kohle seine Strasse. Ausser den gewöhnlichen Zwecken dient das Acetylen jetzt auch schon zur Erleuchtung von Leuchtthürmen an des Meeres brandender Küste und soll nun auch nach einer uns zugegangenen Mittheilung des Patent- und technischen Büreaus von Richard Lüders in Görlitz für die an den Lokomotiven angebrachten Laternen Verwendung finden. Kanada macht jetzt mit solchen Laternen Versuche. Der für diesen Zweck ausgeführte Apparat ist ein Erzeuger von 30 cm Länge und 13 cm Durchmesser; ein Wasserbehälter und ein Reiniger vervollständigen den Apparat. 4,5 kg Karbid bilden die jedesmalige Füllung des Apparates, der im Tropfsystem ausgeführt ist. Besonders geschliffene Blendschirme verstärken das weisse schöne Licht derart, dass die Bahnstrecke weit vor der Lokomotive tageshell erleuchtet wird. Wenn die Einrichtung sich bewährt, dürfte es nicht ausgeschlossen sein, dass auch bei uns die Lokomotivlaternen in dieser Art erleuchtet werden, zumal ja doch die Wagen auf einzelnen Strecken, wenn auch noch probeweise, Acetylengas als Lichtquelle erhalten haben.

— **Graf Zeppelin's lenkbares Luftschiff.** In einer Stuttgarter Korrespondenz der „Magd. Ztg." werden interessante Einzelheiten über das vom General Grafen Zeppelin entworfene lenkbare Luftschiff mitgetheilt. Wir lesen u. a.: Das erste Zeppelin'sche Luftfahrzeug soll im September über dem Bodensee aufsteigen. Dieser Aufstiegpremiere, der man allgemein mit Spannung entgegensieht, werden das württembergische Königspaar, der Grossherzog von Baden und wahrscheinlich auf Einladung des Königs von Württemberg auch der Kaiser und die Kaiserin, die sich aus Anlass der Kaisermanöver im September in Württemberg befinden, beiwohnen. Wie schon berichtet, sind am bezw. auf dem Bodensee zwischen Friedrichshafen und Meersburg eine Bauhütte von riesigen Dimensionen und eine Aufsteigbrücke auf schwimmenden Pontons für das Luftfahrzeug unter Leitung der Ingenieure Kübler und Endres hergestellt worden. Diese Bauten kosten nahezu 200 000 ℳ. Auf der frei schwimmenden Aufsteigbrücke, deren Länge nahezu 150 m beträgt, werden die in verschiedenen deutschen Fabriken ausgeführten Bestandtheile des Luftschiffes in einigen Wochen zusammengesetzt. Nach dem Zeppelin'schen Grundmodell wird das neue, über 100 m lange Luftschiff eine ungemein schlanke Gestalt haben. Zeppelin nennt sein Werk ein lenkbares Luftfahrzeug mit mehreren hintereinander angeordneten Tragkörpern. Das ganze Luftschiffwerk ist aus mehreren beweglich miteinander verbundenen Fahrzeugen zusammengesetzt; dadurch wird bei Verletzung einzelner Kammern durch mechanische Kräfte das Herunterstürzen des ganzen Luftschiffes verhindert. Die feste Form der Gesammtkonstruktion wird durch ein Gerippe aus Röhren, Drahtseilen und Drahtgeflechten gewährleistet. Die Verbindung des Zugfahrzeuges mit den Lastfahrzeugen geschieht durch Kuppelung. Unter dem Zugfahrzeug befinden sich, fest mit ihm verbunden, zwei oder mehrere Gondeln zur Aufnahme der Führer, Triebwerke und des Betriebsmaterials. Jedes Triebwerk bethätigt zwei zu beiden Seiten des Tragcylinders ungefähr in der Höhe des Widerstandscentrums angebrachte Luftschrauben. Durch das gegebene Gewicht eines Aluminiummotors (System Daimler) wird die zu seiner Hebung erforderliche Gasmenge bestimmt. Zu dieser tritt die Gasmenge hinzu, deren Auftrieb dem Gewicht des übrigen Fahrzeuges entspricht. Die Ausdehnung des Gases durch Wärme und Sonnenstrahlen wird ausgeglichen, indem man das Gas theilweise in Reserveräume überleitet, so dass der cylindrische Ballon nicht platzen kann und doch kein Gas verloren geht. Die Seitensteuerung erfolgt durch zwei Seitensteuer, die oben und unten an dem Vordertheil des Luftfahrzeuges angebracht sind. Die Lastfahrzeuge sind im wesentlichen von derselben Einrichtung wie das Zugfahrzeug; es fehlen ihnen jedoch die Triebwerke und die Räder zur Seitensteuerung. In den unter den Lastfahrzeugen angebrachten Gondeln befinden sich die Bemannung, sonstige Mitfahrende, ein Theil der Betriebsvorräthe für Fahrten von langer Dauer, ausserdem enthalten sie einen Wasservorrath. Letzterer dient als Ballast und wird auch zur Herstellung des Gleichgewichtes zwischen den verschiedenen Fahrzeugen benutzt. Das neue Fahrzeug hat einen Raumgehalt von nahezu 10 000 cbm. Nach den Berechnungen des Erfinders soll es eine Geschwindigkeit von 10 m in der Sekunde besitzen, soll sich bis 1 100 m erheben, bis zu 1 900 kg Belastung tragen und eine Woche lang in den Lüften bleiben können.

## Gerichtsentscheidungen.

### I. Frachtrecht.

#### a) Inländisches.

1. Wenn der vom Verkäufer mit der Spedition der Waare an den Käufer beauftragte Spediteur dem Verwahrer (der Eisenbahn) das Gut zur Verwahrung übergeben, der Verwahrer aber dieses eigenmächtig an den Käufer ausgeliefert hat, so muss der Verwahrer dem Spediteur, welcher den Verkäufer durch Zahlung des Fakturapreises der Waare befriedigte, den Werth des Gutes in dieser Höhe ersetzen.

Der Verwahrer hat keinen Anspruch darauf, dass seine Verurtheilung abhängig gemacht werde von der Abtretung der angeblich dem klagenden Spediteur aus der Befriedigung des Verkäufers diesem gegenüber zustehenden Rechte.

Reichsger. 3. Jan. 1899 (Ztschr. f. franz. Civilrecht 1899 S. 50).

2. Durch Annahme des Frachtbriefes und des Frachtgutes wird der Empfänger der Waare dem Frachtführer gegenüber zur Zahlung nach Maassgabe des Frachtbriefes auch dann verpflichtet, wenn der Frachtvertrag mit einer anderen Person abgeschlossen worden ist, welche sich ihrerseits zur Ausführung dieses Vertrages des Frachtführers bedient.

Zur Begründung der aus Art. 406 H.-G.-B. sich ergebenden Verpflichtungen genügt die Vorzeigung des Frachtbriefes nebst folgender Inempfangnahme der Waare, wenn auch der Frachtbrief wegen nur theilweiser Frachtzahlung einstweilen noch zurückbehalten wird. Der Umstand, dass der Empfänger hinterher wegen Beschädigung des Frachtgutes Anstände erhebt, kommt für die Anwendbarkeit des Art. 406 nicht in Betracht.

Oberlandesger. Kolmar 1. April 1898 (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothr. 1898 S. 410).

#### b) Internationales und ausländisches.

3. Art. 15 des Internationalen Uebereinkommens berechtigt den Absender nur dann zur nachträglichen weiteren Verfügung über das Gut, wenn er alle Bedingungen desselben genau erfüllt.

Art. 47 beschränkt nicht den Art. 16; er behandelt nur das Rückgriffsrecht der Bahnen unter einander.

Die Verfügung des Absenders, dass das Gut bei Annahmeverweigerung an ihn zurückzusenden ist, bildet einen besonderen, zweiten Frachtvertrag.

Handelsgericht der Seine 17. Juni 1897 (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothr. 1899 S. 283).

4. Bei Sendungen, welche in der Behausung abzuliefern sind, hat der Frachtführer seine Pflicht erfüllt, wenn er die Sendung bis an die Thüre des Hauses gebracht hat. Er haftet daher nicht, wenn seine Leute die Waaren bei deren Weiterbeförderung in das Innere beschädigen. In dem Transportreglement der französischen Ostbahn ist diese Verpflichtung ausdrücklich ausgesprochen.

Civilgericht des Seinedepartements 2. Februar 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XV S. 216).

5. Ein Verschulden im Sinne des Art. 8 des Internationalen Uebereinkommens liegt nicht schon darin, dass die Bahn einen vom Absender selbst beladenen Wagen ohne Anwesenheit des Empfängers entladen lässt.

Franz. Kassationshof Paris 8. Februar 1898 (ebenda S. 217).

6. Die durch ungenaue Zollerklärungen verursachten höheren Zollgebühren ist der Absender der Bahn zu erstatten verpflichtet, wenn der Fehler durch ihn verursacht war.

Handelsgericht Courtrai 16. Juli 1898 (Ztschr. f. d. intern. Eisenbahntransport 1898 S. 592).

7. Die Bahn hat die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes keineswegs dadurch verletzt, dass sie bei der Zollzahlung nicht das jeweils billigste Zahlungsmittel gewählt hat. Durch diese Wahl würde sie ein von ihr nicht zu tragender Kursverlust treffen.

Bezirksgericht für Handelssachen in Wien 20. Dez. 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XV S. 263).

## II. Bürgerliches Recht.

8. Die Schlafwagengesellschaft schliesst mit dem Reisenden, zugleich auch für die betreffenden Bahngesellschaften, lediglich einen Beförderungsvertrag ab. Die Einräumung besonderer Bequemlichkeiten, wie auch die Vermittelung von Fahrkarten aller Art, verleihen der Schlafwagengesellschaft noch nicht den Charakter des Wirthes oder Gasthofbesitzers, der für die eingebrachten Sachen der Reisenden haftet. Ihre Haftung bleibt daher bei dem ihr nicht abgegebenen Handgepäck ausgeschlossen.

Kassationshof in Paris 3. Febr. 1896 (Zeitschr. f. franz. Civilrecht 1899 S. 21).

9. Wenn ein öffentlicher Weg (Eisenbahnzufuhrweg) im Privateigenthum (der Eisenbahn) steht, so erstreckt sich die Beschränkung des Eigenthümers nicht nur darauf, dass er den allgemeinen Verkehr des Publikums auf dem Wege, sondern auch darauf, dass er den Verkehr mit den anliegenden Grundstücken dulden muss.

Preuss. Oberverwaltungsgericht 2. Mai 1898 (Preuss. Eis.-Arch. 1899 S. 163).

10. Die Anlieger öffentlicher Wege haben kein klagbares Recht, eine bestimmte, ihren Interessen entsprechende Einrichtung der öffentlichen Wege für den Verkehr zu verlangen. Nur bei gänzlicher oder theilweiser Einziehung eines solchen Weges ist ein Klagerecht der Anlieger begründet.

Preuss. Oberverwaltungsger. 10. Mai 1897 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. XV S. 212).

11. Nicht nur der Bauunternehmer und -Leiter, sondern auch der Bauherr ist für den durch schuldhafte Unterlassung von Sicherungsmaassregeln bei der Bauausführung entstandenen Schaden ersatzpflichtig. Art 1383 code civil.

Oberlandesgericht Köln 15. April 1898 (Ztschr. f. franz. C.-R. 1898 S. 457).

12. Der Unternehmer einer Feldbahn haftet auch für einen Betriebsunfall, der sich ereignet, während mit seiner Erlaubniss ein anderer Holz auf der Bahn fährt.

Reichsger. 4. März 1898 (Preuss. Eis.-Arch. 1899 S. 158.)

13. Die Strassenbahn haftet für den durch Ueberfahren eines scheu gewordenen Pferdes entstandenen Schaden, wenn ihre Bediensteten die pflichtmässige Vorsicht ausser Acht lassen.

Oberlandesger. Colmar 21. März 1898 (Jur. Ztschr. f. E.-L. 1898 S. 434).

## III. Arbeiterversicherungsrecht.

14. Eine Berufsgenossenschaft kann zuviel gezahlte Beiträge nicht im Klagewege vor Gericht zurückverlangen, da über derartige Ansprüche nach §§ 73, 88 U.-V.-G. das Reichsversicherungsamt ausschliesslich zu entscheiden hat. Die ordentlichen Gerichte sind überhaupt danach nur zuständig, wenn nicht die Zuständigkeit der besonderen Versicherungsbehörden (Schiedsgerichte usw.) oder des Reichsversicherungsamtes begründet ist.

Oberlandesger. Köln 24. März 1898 (Ztschr. f. franz. C.-R. 1899 S. 93).

15. Durch Verheirathung verliert eine verletzte weibliche Person des Arbeiterstandes nicht den Rentenanspruch, wofern sie nach Landesrecht überhaupt etwas für sich erwerben kann, das nicht dem Manne zufällt —, da sie voraussichtlich ohne den Unfall eine Erwerbsthätigkeit ausgeübt hätte.

Reichsger. 7. Okt. 1898 (Beiträge z. Erläut. d. deutschen Rechts von Rassow-Küntzel 1899 S. 203).

16. Erklärungen gegenüber minderjährigen Verletzten sowie selbst von diesen befolgte Aufforderungen zum Eintritt in das Krankenhaus, Stellung bei einem Arzte zur Untersuchung usw. haben nur dann Rechtswirksamkeit, wenn sie an den gesetzlichen Vertreter des Minderjährigen gerichtet bezw. auch von diesem abgegeben sind.

R.-V.-A. 1. Febr. 1899 (Amtl. Nachrichten des Reichsversicherungsamts 1899 S. 441 f.).

17. Auch wenn das Statut bei Gefahr im Verzug die Herbeiholung des nächsten Nichtkassenarztes gestattet, so erhält dieser dadurch auch nicht ein unmittelbares Klagerecht gegen die Kasse.

Landger. Kiel 16. Jan. 1899 (Arbeiterversorgung 1899 S. 246).

18. Die Abgabe von Heilmitteln durch die Krankenkassen an deren Mitglieder enthält nicht einen nach § 147, 1 der Gewerbeordnung strafbaren Gewerbebetrieb. Der Kassenbeamte ist jedoch nach § 367, 3 St.-G.-B. strafbar, wenn er Mittel verabfolgt, die nur in Apotheken verabreicht werden dürfen.

Landger. Elberfeld 6. Okt. 1898 (Arbeiterversorgung 1899 S. 250).

19. Ein verheiratheter Arbeiter kann nur dann verpflichtet werden, dem Kassenbefehl auf Eintritt in ein Krankenhaus Folge zu leisten, wenn

a) die Art der Krankheit besondere Behandlung erfordert,
b) die Krankheit ansteckend ist,
c) er wiederholt den auf Grund des § 6a Abs. 2 U.-V.-G. erlassenen Vorschriften zuwidergehandelt hat, oder
d) sein Zustand oder Verhalten eine fortgesetzte Beobachtung nothwendig macht.

Verwaltungsgerichtshof Karlsruhe 18. Okt. 1898 (Arbeiterversorgung 1899 S. 103).

## IV. Strafrecht.

20. Eine Bahnhofsrestauration ist ein Geschäftsraum im Sinne des § 123 St.-G.-B., in dem der Bahnhofswirth das Hausrecht ausübt.

Strafkammer in Rosenberg 13. Jan. 1899 — bestätigt durch Reichsger. — (Deutsche Verkehrsblätter 1899 Nr. 18).

21. Die Verwechselung eines rothen Haltlichtes mit der grünen Schlusslaterne eines unter dem Signalmast befindlichen entgegenkommenden Zuges braucht nicht stets eine nach § 316 Abs. 2 St.-G.-B. strafbare Fahrlässigkeit oder Pflichtvernachlässigung in sich zu schliessen. Ebenso wenig macht sich der Weichensteller einer Blockstation ohne weiteres dadurch einer solchen schuldig, dass er sich um Fortschaffung eines an den Schienen hängen gebliebenen Fuhrwerkes bemüht, anstatt dem zu erwartenden Zuge mit dem Haltsignal entgegen zu laufen.

Landger. Berlin 11. April 1899 (Deutsche Verkehrsblätter 1899 Nr. 17).

22. Der Stationsvorstand, der die Ausfahrt eines Zuges gestattet, ohne sich vorher davon überzeugt zu haben, dass das Gleise frei ist, begeht eine nach § 316 Abs. 2 St.-G.-B. strafbare Pflichtvernachlässigung.

Landger. Nordhausen 30. Nov. 1898 (Deutsche Verkehrsblätter 1899 Nr. 14); Landger. Mannheim 28. Dez. 1898 (Deutsche Eis.-Ztg. 1899 Nr. 4).

23. Auch Telegraphisten können zu dem Personenkreis des § 316 Abs. 2 St.-G.-B. gehören.

Reichsger. 3. Okt. 1898 (Jur. Ztschr. f. E.-L. 1899 S. 109).

24. Das Aufdrehen der Bremse kann eine nach §§ 315, 316 St.-G.-B. strafbare Bereitung eines Hindernisses zur Folge haben. Dabei kann der infolge des Aufdrehens der Bremse abrollende Wagen selbst hierdurch in Gefahr gesetzt werden, da er als Transport im Sinne des Gesetzes anzusehen ist. Es macht keinen rechtlichen Unterschied, ob die Gefährdung ein Transportmittel oder aber einen Transportgegenstand, etwa einen Reisenden, trifft.

Reichsger. 16. Juni 1898 (Entsch. i. Strafsachen XXXI S. 198).

25. Eine allgemeine Verpflichtung des Eigenthümers, Räumlichkeiten, die zum Verkehr von Personen nicht bestimmt sind, so zu verwahren, dass Leute, die unbefugter oder verbotener Weise in dieselben eindringen, daselbst nicht verunglücken, besteht nicht.

Bayer. Oberstes Landesger. München 28. Dez. 1898 (Deutsche Juristenztg. 1899 S. 159).

26. Zum Begriff des „Bauleiters“ im Sinne des § 330 St.-G.-B. gehört die thatsächliche Leitungsausübung, nicht auch die ausdrückliche Bestellung oder Bevollmächtigung zu einer solchen.

Reichsger. 31. März 1898 (Goltdammer's Archiv f. Strafrecht 1898 S. 209).

27. Einer nach § 330 St.-G.-B. strafbaren Fahrlässigkeit hat sich der Bauleiter bei ungenügender Prüfung des Baugrundes schuldig gemacht, wenn der Einsturz des Neubaues auf die ungeeignete Beschaffenheit des Baugrundes zurückzuführen ist.

Landger. Strassburg Mai 1899 (Strass. Post).

28. In gleicher Weise wurde bei Einsturz einer Giebelwand entschieden, die gar keine Verbindung oder Verankerung mit den anstossenden Wänden erfahren hatte.

Landger. Strassburg 17. Mai 1899 (Strass. Post).

29. Beachtet der Bauleiter nicht, dass sich während seines Neubaues im Nachbarhause Risse bilden und die vorhandenen erweitern, so trifft ihn bei einem daraus folgenden Einsturze ein nach § 330 St.-G.-B. strafbares Verschulden, da es seine Pflicht gewesen wäre, dem Einsturze durch geeignete Vorsichtsmaassregeln vorzubeugen.

Reichsger. 18. Juni 1898 (Bolze, Praxis d. Reichsger. XXIII S. 125).

30. Für Zolldefraudationen, deren sich ein im Dienste befindlicher Heizer eines Dampfschiffes schuldig gemacht hat, ist die Dampfschifffahrtsgesellschaft haftbar. § 153 Vereinszollgesetz. Die Arbeit des Heizers gehört hier — wie bei den Bahnen — zu dem eigentlichen Betriebe, derselbe gilt daher als „Angestellter“ im Sinne genannter Bestimmung. Die Haftbarkeit tritt dann ein, wenn die Defraudation „bei Ausführung“ des Dienstes begangen ist. Dieses ist jedoch nicht auf die Fälle der Ausführung durch die „Verrichtung der Hauptfunktion des Dienstes“ beschränkt, es genügt, dass das Vergehen zu den Dienstverrichtungen in unmittelbarer Beziehung steht, so dass dasselbe ohne letztere „in seiner konkreten Erscheinung“ nicht hätte verübt werden können.

Reichsger. 28. Febr. 1898 (Entsch. i. Str.-S. XXXI S. 38).

31. Ein Schiffsführer haftet nicht für die Zollanmeldung des Handgepäckes der Reisenden, da dieses nicht zu der von ihm übernommenen Ladung gehört. Dafür erfolgt die persönliche Revision der Reisenden.

Reichsger. 6. Okt. 1898 (Entsch. i. Str.-S. XXXI S. 272).

32. § 153 des Vereinszollgesetzes trifft auch zu, wenn die Matrosen die zollpflichtigen Waaren in den ihnen für die Ruhezeit eingeräumten Kajüten verborgen haben, denn die Defraudation erfolgt hierdurch „bei Gelegenheit der Dienstausführung“.

Reichsger. 10. Okt. 1898 (Entsch. i. Str.-S. XXXI S. 315).

33. Die Haftbarkeit des § 153 V.-Z.-G. verpflichtet nicht den preussischen Eisenbahnfiskus, dem Justizfiskus die lediglich in Frage stehenden Gerichtskosten zu entrichten, da der Fiskus nur ein einheitlicher ist, die subsidiäre Haftung aber nur zwischen verschiedenen betroffenen Personen Bedeutung hat.

Reichsger. 29. Nov. 1898 (D. Jurist.-Ztg. IV S. 114).

34. Die Auffassung ist zutreffend, dass die Fuhrwerke nur bis zur Warnungstafel an den Uebergängen fahren und mit keinem Theile über diese hinausragen dürfen. Die Warnungstafeln sollen die Grenzlinie bilden, mit deren Ueberschreitung § 45 Abs. 5 der Bahnordnung verletzt ist.

Oberlandesger. Darmstadt 15. April 1898 (Goltdammer's Arch. f. Strafrecht 1898 S. 231).

Mülhausen i. E. Coermann, Amtsrichter.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 8,445 km lange Strecke Wörth a/S.-Lembach der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 2917 vom 20. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Anträge: a) auf Auslegung des § 7 Absatz 3 des Vereinswagenübereinkommens und b) auf Herausgabe eines Ergänzungsbandes zu den Vereinskilometerzeigern, enthaltend die Lagepläne von Verbindungsbahnen (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. 2983 vom 21. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. Juli d. J.).

Nr. 95 Z vom 24. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr April/Juni d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 25. Juli d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahre Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird ein IV. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den diesseitigen Binnenverkehr herausgegeben. Derselbe enthält u. a. die Entfernungen für die Stationen der Strecke Wörth a. d. Sauer-Lembach.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen und unser Tarifbüreau. Die Abgabe des Nachtrags erfolgt durch unsere Drucksachenkontrole kostenlos.

Strassburg, den 20. Juli 1899. (2041)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Lindau-Nonnenhorn gelangt zum Kilometerzeiger für die königl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der XVII. Nachtrag zur Einführung.

München, den 26. Juli 1899. (2042)

Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit der am 1. August d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der neuen Strecke Wörth a. d. Sauer-Lembach werden die daran gelegenen Stationen Langensulzbach, Mattstall und Lembach, die dem unbeschränkten Güterverkehr dienen, auch in die einzelnen Hefte der Tarife für die direkte Beförderung von Gütern und lebenden Thieren im südwestdeutschen Verbande aufgenommen. Nähere Auskunft über die zur Berechnung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 20. Juli 1899. (2043)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | Von: Gross-Becwar (öst.-ung. St. E. G.) | Von: Jasmuk (öst.-ung. St. E. G.) |
|---|---|---|
| | Pfennig für 100 kg | |
| Falkenstein | 115 | 112 |
| Wülknitz . | 118 | 115 |

Dresden, den 27. Juli 1899. (2044)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Von (Stationen der k. k. österr. St. B.) | Nach: Chemnitz | Nach: Zeitz sächs. u. pr. St. B. |
|---|---|---|
| | Pfennig für 100 kg | |
| Hohenberg . . | 130 | 126 |
| Ischl . . . . | 126 | 122 |
| St. Egydia/Neuwalde . . . | 132 | 128 |
| St. Pölten. . . | 124 | 120 |
| Türnitz. . . . | 130 | 126 |

Dresden, den 27. Juli 1899. (2045)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | Von Mösel (k. k. öst. St. B.) |
|---|---|
| | Pfennig für 100 kg |
| Chemnitz . . . . . . | 180 |
| Leipzig Bayr. Bhf. . . | 191 |
| „ Dresdn. Bhf. . | 191 |
| „ =Stötteritz . . | 191 |
| „ Berl. Bhf. . . | 193 |
| „ Eilenb. Bhf. . . | 195 |
| „ =Eutritzsch . . | 193 |
| „ Magdeb. Bhf. . | 193 |
| „ Thür. Bhf. . . | 191 |

Dresden, am 27. Juli 1899. (2046)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen (Ausnahmetarife für Stammholz.)**

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Artikel:
Gerüststangen; ferner Baumpfähle, Rebpfähle (Rebstecken) und Bohnenstecken, sämmtliche über 2,5 m lang, roh und bearbeitet, jedoch nicht chemisch präparirt,
in die Abtheilung b (für Stammholz) der Holzausnahmetarife für nachbezeichnete Verkehre, nämlich:
den elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen,
den Frankfurt a/M.-Gustavsburg etc.-bayerischen,
den Main-Neckarbahn-bayerischen,
den pfälzisch-bayerischen,
den rheinisch-Nassau-bayerischen und
den Saarbrücken-bayerischen Verkehr
einbezogen.

München, den 20. Juli 1899. (2047)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.**

Am 1. August d. J. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs vom 10. Juni 1898 ein auf weitere deutsche und dänische Stationen ausgedehnter neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ erhältlich ist.

Für die in den neuen Tarif nicht wieder aufgenommenen Versandstationen Haspe, Piesberg, Costebrau=Friedrichsthal und Römerkeller bleibt der seitherige Ausnahmetarif noch bis einschliesslich den 14. September d. J. bestehen.

Essen, den 24. Juli 1899. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird die Station Rheinau der badischen Bahn für den Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz (südwestdeutsch-schweizerisches Tarifheft I A) in die gleichen Ausnahmetarife einbezogen, in welchen die Station Mannheim bad. Bahn aufgenommen ist. Die Frachtsätze für Rheinau werden durch Abzug gewisser Beträge von den Mannheimer Taxen gebildet. Nähere Auskunft ertheilt das Stationsamt Rheinau und unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 23. Juli 1899. (2049)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Verkehr zwischen der Station Breisach (Kaiserstuhlbahn) einerseits und den Stationen Bruchsal, Karlsruhe Hptbhf., Karlsruhe Rang.-Bhf., Karlsruhe Westbhf. und Mühlburg andererseits für die im Ausnahmetarif 4 zum Gütertarif badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen genannten Getreidearten, Malz usw. ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Karlsruhe, den 24. Juli 1899. (2050)
Gr. Generaldirektion.

**Ausnahmetarif für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb vom 1. Mai 1893.**

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommt ein Ausnahmefrachtsatz für Eisenerze etc. zum Hochofenbetrieb von Elbingerode nach Vienenburg in Höhe von 0,24 ℳ für 100 kg zur Einführung.

Magdeburg, den 24. Juli 1899. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Preussisch-bayerischer Verkehr.**
Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Vom 10. September d. J. an erhöht sich der am 10. Juli d. J. zur Einführung gekommene Schnittsatz A für die Station Nabburg der bayerischen Staatsbahnen für Thiere in Wagenladungen von 6,04 auf 6,94 ℳ.

Erfurt, den 21. Juli 1899. (2052)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 1. August d. J. wird die Station Neureuth der badischen Staatsbahn in das Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 22. Juli 1899. (2053)
Für die betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Russisch-westpreussischer Getreideverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. Juli alten/1. August neuen Stils 1899 wird zum russisch-westpreussischen Ausnahmetarif 7 der dritte Nachtrag eingeführt. Derselbe kann von den Güterabfertigungsstellen Danzig und Neufahrwasser sowie von der unterzeichneten Verwaltung bezogen werden.

Danzig, den 22. Juli 1899. (2054)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 1. August d. J. werden die an der Neubaustrecke Crivitz-Parchim der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn belegenen Stationen Domsühl, Friedrichsruh i/Mecklbg. und Ruthenbeck für den Güter- und Viehverkehr eröffnet und gleichzeitig in den

Tarif für den obenbezeichneten Verband einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf allen Stationen, von Fahrzeugen auf Ruthenbeck ausgeschlossen.

Ferner kommen vom gleichen Zeitpunkte ab für die Station Crivitz infolge Eröffnung der Neubaustrecke theilweise ermässigte Entfernungen zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 22. Juli 1899. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

Der seit dem 6. September 1898 zwischen den Stationen Pritzwalk und Wittstock bestehende Ausnahmetarif für Kies in Arbeitszügen von mindestens 30 Achsen und 6,00 ℳ für 10 t wird zum 15. September d. J. aufgehoben.

Perleberg, den 25. Juli 1899. (2056)
Die Direktion der prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

---

**Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, Oldenburg-mitteldeutscher und niederdeutscher Verkehr.**

Vom 5. August 1899 ab finden die für Gambir, Katechu und Kastanienholzextrakt bestehenden Ausnahmesätze auch für den Artikel „Eichenholzextrakt, flüssiger“ Anwendung.

Hannover, den 25. Juli 1899. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher und ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.**

Am 1. August d. J. wird die Station Schönefeld bei Leipzig als Versandstation in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl nach den Küstenstationen einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Halle a/Saale, den 18. Juli 1899. (2058)
Königliche Eisenbahndirektion,
für sämmtliche betheiligte königliche Eisenbahndirektionen.

---

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. August d. J. wird die Station Hetzdorf bei Oederan der sächsischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren der Tarifhefte 1 und 2 einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 25. Juli 1899. (2059)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Wirkung vom 1. August 1899 wird die für den unbeschränkten Güterverkehr neu eröffnete Station Neureuth der grossh. bad. Staatseisenbahnen in den südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr einbezogen; ferner wird die ebenfalls für den unbeschränkten Güterverkehr eingerichtete Station Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen von obigem Zeitpunkte ab, jedoch vorerst nur mit Station Mannheim in direkten Verkehr gesetzt.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die für den Güterdienst eingerichteten Stationen nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 23. Juli 1899. (2060)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

---

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. August d. J. treten in den Tarifen Theil II Heft 1 und 5 neue Ausnahmetarife Nr. 48 bezw. Nr. 5 für Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, in Ringen oder Bündeln, unverpackt usw. und in Fässern verpackt, bei Aufgabe in Mengen von mindestens 5 t oder 10 t von Assling und Klagenfurt nach Apolda, Saalfeld (Thür.) und Waltershausen in Kraft. Das Nähere ist bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 23. Juli 1899. (2061)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Direkter Güterverkehr unter deutschen Eisenbahnen.**

Mit sofortiger Wirksamkeit gelangen für den Artikel Thon (lose oder in Säcken verpackt) im Verkehre zwischen
Klingenberg a/Main
einerseits und den Stationen
Kleinostheim (rheinisch-Nassau-bayerischer Verkehr),
Hainstadt (hessisch-bayerischer Verkehr),
Brebach, Ensdorf, Merzig, Mettlach (Saarbrücken-bayerischer Verkehr)
Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und deren Anwendungsbedingungen ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, den 24. Juli 1899. (2062)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 werden für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Station der französischen Ostbahnen) folgende Frachtsätze berechnet:

a) bis zum Schnittpunkte 296,80 Frcs. Gold für 1000 kg,
b) vom Schnittpunkte 76,80 Frcs. Gold für 1000 kg.

Die Fracht ist nach Maassgabe der weiter folgenden Bestimmungen getrennt bis zum und vom Schnittpunkte zu berechnen.

Die Summe der so ermittelten Theilfrachten ergibt die Gesammtfracht.

Die Theilfrachten sind wie folgt zu ermitteln:

1. Für verpacktes Wildpret wird der Frachtsatz unter a) (bis zum Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jener unter b) (vom Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 50 kg pro Sendung und Frachtbrief berechnet.
2. Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung, bezw. Beiladung, zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann, z. B. bei Benutzung von Böcken mit Stangen zum Aufhängen des Wildprets während des Transports, ist die Theilfracht bis zum Schnittpunkte unter a) für mindestens 2000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, jene vom Schnittpunkte unter b) für mindestens 2500 Kilo pro Frachtbrief und verwendeten Wagen zu berechnen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Die vorstehend bezifferten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn dies vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Für jede Sendung wird eine Einschreibgebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Wien, am 23. Juli 1899. (2063)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.**

Für I. Stückgüter der Kl. II,
II. Güter des Aus.-Tar. Nr. 6 A (Güter aller Art in Wagenladungen)

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| | I. | II. | |
|---|---|---|---|
| | bei Aufgabe beliebiger Mengen Stückgut Kl. II | bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aus.-Tar. Nr. 6 | bei Aufgabe von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen Aus.-Tar. Nr. 6 |
| | Pfennig | | |
| Von oder nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach oder von | 361 | 344 | 319 |
| Von oder nach Aussig=Ldgsp. nach oder von | 359 | 343 | 319 |
| Von oder nach Schönpriesen=Umschlag nach oder von | 356 | 339 | 314 |
| Von oder nach Dresden=Elbkai nach oder von | 446 | 398 | 366 |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 25. Juli 1899. (2064)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 3 b im Rückvergütungswege des Elbeum-

schlagstarifes für Galizien und die Bukowina treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Lemberg-Podzamcze . . . | 174 ₰ |
| „ Lisko-Lukawica . | 165 „ |
| „ Rawa ruska . . . | 165 „ |
| „ Volksgarten . . . | 184 „ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | |
| von Lemberg-Podzamcze . . . | 169 ₰ |
| „ Lisko-Lukawica . | 160 „ |
| „ Rawa ruska . . . | 160 „ |
| „ Volksgarten . . . | 179 „ |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Lemberg-Podzamcze . . . | 199 ₰ |
| „ Lisko-Lukawica . | 190 „ |
| „ Rawa ruska . . . | 190 „ |
| „ Volksgarten . . . | 209 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 25. Juli 1899. (2065)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.**

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 2 A treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Lemberg-Podzamcze | 211 ₰ |
| „ Volksgarten . . . . | 255 „ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | |
| von Lemberg-Podzamcze | 206 ₰ |
| „ Volksgarten . . . . | 250 „ |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Lemberg-Podzamcze | 236 ₰ |
| „ Volksgarten . . . . | 280 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 25. Juli 1899. (2066)

Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

## 2. Verdingungen.

Die Lieferung von 40 bis 50 Stück Kohlenkasten zu 500 kg Fassungsraum, darunter 15 Stück ohne Räder, soll vergeben werden. Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen sind vom Herrn Eisenbahnsekretär Stangnowski, Hamburgerstrasse 30 gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. (nicht Briefmarken) zu beziehen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift versehen, sind bis zum 7. August, Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 20. Juli 1899. (2067)

Königliche Eisenbahnmaschinen-inspektion.

---

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers einschl. der Nebenanlagen der Loose I bis V der Neubaustrecke Goldap-Stallupönen soll einschl. theilweiser Materiallieferung öffentlich vergeben werden:

| | Bodenbewegung | Mauerwerk |
|---|---|---|
| Loos I rd. | 181 000 cbm | 1 380 cbm |
| „ II „ | 279 000 „ | 1 396 „ |
| „ III „ | 135 000 „ | 5 315 „ |
| „ IV „ | 149 000 „ | 4 748 „ |
| „ V „ | 201 000 „ | 1 756 „ |

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a Zimmer 131 und in den Abtheilungsbüreaus zu Goldap und Stallupönen (in letzterem ab 1. August) zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst postfrei abgegeben, für 1,50 ℳ. für ein einzelnes Loos, für 3,50 ℳ. für alle fünf Loose zusammen. — Angebote auf einzelne oder alle Loose sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Erd- und Maurerarbeiten des Looses . . . . der Neubaustrecke Goldap-Stallupönen" bis spätestens zum Termine Donnerstag, den 17. August d. J., Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Königsberg i/Pr., den 19. Juli 1899. (2068)

Königliche Eisenbahndirektion

---

Die Lieferung und fertige Aufstellung einer Dampfschiebebühne mit versenkten Geleisen von 16,150 m Fahrschienenlänge, Normalkonstruktion der preussischen Staatseisenbahn Blatt 42—49, für den Bahnhof Dortmund B. M. soll vergeben werden.

Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen (letztere nur soweit der Vorrath reicht) sind vom Herrn Eisenbahn-Sekretär Stangnowski hier, Hamburgerstrasse 30 gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 21 ℳ. (nicht Briefmarken) zu beziehen. Bei portofreier Rücksendung der Zeichnungen werden 20 ℳ. durch Postanweisung zurückvergütet, falls der Zuschlag nicht ertheilt wird.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote, sind bis zum 16. August, Vormittags 11 Uhr einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bieter stattfindet. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 25. Juli 1899. (2069)

Königliche Eisenbahn-Maschinen-inspektion.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von:

- 400 Weichenlaternen, ohne Glasscheiben,
- 450 Laternenständer mit Teller,
- 200 Zugstangen mit Bolzen,
- 300 Rohrschellen,
- 400 Spitzenverschlussdeckel mit je 2 Schrauben,
- 700 Schotterabschlussbleche für einfache Weichen,
- 30 desgleichen für einfache Kreuzungsweichen,
- 70 Paar desgleichen für doppelte Kreuzungsweichen,
- 700 Klemmhaken für Schwellen mit verstärktem Fuss,
- 700 desgleichen für Schwellen ohne verstärkten Fuss und
- 3 000 Befestigungsschrauben für Schotterabschlussbleche.

Angebotsbogen, Lieferungsbedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind bis spätestens 10. August d. J., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen, zu welchem Zeitpunkt deren Eröffnung stattfindet.

Die Zuschlagsfrist beträgt vier Wochen.

Karlsruhe, den 23. Juli 1899. (2070)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

## 3. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere derzeitigen Vorräthe an Altmaterialien als: Eisen- und Stahlschienen, eis. Laschen, Oberbauschrott, Schmiedeeisen, eiserne Träger, Gusseisen, eiserne und stählerne Drehspäne, Gussstahlradreifen, Rothguss, Messing, Kupfer, Schmelzeisen usw. werden hiermit zum Verkauf gestellt. Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 30 ₰ Schreibgebühren von dem Hauptbüreau der grossherzoglichen Generaleisenbahndirektion zu Schwerin bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf den Kauf von Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluss der unterschriftlich anzuerkennenden Bedingungen bis zum

7. August 1899, Mittags

an uns einzureichen.

Schwerin, den 20. Juli 1899. (2071)

Grossherzogliche Generaleisenbahn-direktion

## 4. Offene Stellen.

Grössere Privatbahnverwaltung sucht tüchtigen

Kontrolbeamten.

Gefällige Anerbieten mit Lebenslauf, eingehender Bezeichnung der bisherigen Thätigkeit, sowie Angabe der Gehaltsansprüche sind zu richten unter O. H. 2 an die Expedition dieser Zeitung. (2072)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 58. | 2. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



## Die amerikanischen und die preussischen Eisenbahnen und die rheinisch-westfälische Industrie.

In der Nr. 14 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ vom 15. Juli d. J. S. 683 ff. wird in einem V. C. unterzeichneten Artikel auf meinen unter obiger Ueberschrift in Nr. 38 d. Ztg. vom 20. Mai d. J. veröffentlichten Aufsatz geantwortet. V. C. gibt zu, dass in dem früheren, von mir besprochenen Aufsatz in Nr. 8 von „Stahl und Eisen“ Herr Abg. Macco falsche — d. h. um etwa 10 % zu hohe — Zahlen über die amerikanischen Gütertonnenkilometer ausgerechnet, dass er nicht dieselben Zeitabschnitte mit einander verglichen hat und dass mein Einwand gegen Herrn Macco, ein Vergleich der Durchschnittsleistungen des preussischen Staatsbahnnetzes mit den Leistungen einiger der verkehrsreichsten Eisenbahnstrecken der Vereinigten Staaten sei unzulässig, berechtigt ist. V. C. vergisst, den Lesern von „Stahl und Eisen“ den weiteren von mir gerügten Schnitzer des Herrn Abg. Macco mitzutheilen, der 20 Millionen auf dem Kanal gefahrene Gütertonnenmeilen den Eisenbahnen zugerechnet hatte. — Obgleich also nach dem Zugeständniss von V. C. Herr Abg. Macco mit unrichtigen Zahlen gearbeitet, obgleich er nicht vergleichbare Grössen mit einander verglichen hat, ist für V. C. dieser Vergleich: „belehrend genug“. — Eine derartige Auffassung ist in der That „belehrend genug.“

V. C. bedauert weiter, dass meine Widerlegung „auf den Kernpunkt der Frage nicht näher eingegangen sei.“ Mit Verlaub, das stimmt nicht. Der Kernpunkt war für mich, das habe ich auf das Bestimmteste ausgesprochen, die von Herrn Abg. Macco von der Tribüne des Abgeordnetenhauses in die Welt gesetzte Behauptung, der Grund der höheren Leistungen der Pennsylvaniabahn sei die grössere Tragfähigkeit ihrer Güterwagen. Die völlige Haltlosigkeit dieser Behauptung habe ich nicht, wie man nach dem Artikel von V. C. annehmen muss, mit ein paar allgemeinen Redensarten, sondern unter sehr ausführlicher Begründung und unter Beibringung eines umfassenden Materials von Thatsachen nachgewiesen. V. C. hält es für gut, dies seinen Lesern zu verschweigen. Er setzt sich über meine Ausführungen mit folgender Bemerkung hinweg: „Wenn wir (d. h. wir V. C.) auch bei dem Mangel an statistischem Material noch nicht zahlenmässig nachweisen können, worin die Ueberlegenheit der amerikanischen Bahnen in Bezug auf die billigere Güterbeförderung im einzelnen liegt, so kann darüber doch kein Zweifel bestehen, dass hierbei vorzugsweise drei Punkte in Betracht kommen“ usw. Auf diese drei Punkte hier einzugehen habe ich um so weniger Anlass, als deren einer wiederum, trotz aller meiner Nachweise des Gegentheils, die „bei weitem grössere Tragfähigkeit der amerikanischen Güterwagen“ ist. Es genügt mir also, die Leser auf die Art der Beweisführung von V. C. ausdrücklich aufmerksam zu machen: „Obgleich wir noch nicht nachweisen können ... so kann darüber kein Zweifel bestehen.“ Meiner ganz unmaassgeblichen Meinung nach bestehen keine Zweifel über solche Thatsachen, die man nachweisen kann, nicht über solche die man nicht oder noch nicht nachweisen kann.

Schliesslich kommt die Redaktion der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ ihrem Mitarbeiter noch in einer Anmerkung zu Hilfe. Sie macht die Zeitung des Vereins für den von mir — selbstverständlich als reine Privatarbeit ohne irgendwelche amtliche Veranlassung — verfassten und mit meinem Namen unterzeichneten Aufsatz verantwortlich. Die Vereinszeitung scheine „von Zeit zu Zeit das Bedürfniss zu haben, ihrer industriefeindlichen Stimmung Ausdruck zu geben.“ Im Oktober 1896 habe Herr Ziegler einen Aufsatz über Wagenmangel und Sonntagsruhe in der Zeitung veröffentlicht, der von Herrn Todt in derselben Zeitung widerlegt sei, weil er viele thatsächliche Unrichtigkeiten enthalten habe. Ich verstehe nicht recht, inwiefern das eine „industriefeindliche Stimmung“ beweisen soll? Wenn eine solche in dem Artikel des Herrn Ziegler enthalten gewesen sein sollte,

so geht das doch die Redaktion der Zeitung um so weniger etwas an, als diese auch eine Entgegnung in ihre eigenen Spalten aufgenommen, sich also auf einen ganz neutralen Boden gestellt hat. Das zweite Beispiel einer „von Zeit zu Zeit" hervortretenden industriefeindlichen Stimmung ist nun mein, 2½ Jahre nach den vorstehenden erschienener Artikel. Zu diesem hat die Redaktion der Vereinszeitung zwar auch keine Stellung genommen, er enthält auch keine thatsächlichen Unrichtigkeiten, wie selbst V. C. zugibt. Hier folgert die Redaktion von „Stahl und Eisen" die Industriefeindschaft der Redaktion der Vereinszeitung aus dem Ton meines Aufsatzes, „den man in einem derartigen Fachblatte anzutreffen sich billigerweise wundern dürfe." Ich habe nun in Abschnitt IV meines Aufsatzes, auf den sich wohl diese Bemerkung beziehen soll, nicht etwa der Industrie, sondern nur dem nicht genannten Verfasser des früheren Aufsatzes in „Stahl und Eisen" eine ganze Reihe der gröbsten thatsächlichen Unrichtigkeiten und Uebertreibungen nachgewiesen und am Schluss mit wenigen Worten mein Erstaunen darüber ausgesprochen, dass dieser Verfasser heutzutage, im gegenwärtigen Zeitpunkte, Tarifermässigungen, Mehrbeschaffungen von Material u. dergl. im Interesse der Industrie von den Eisenbahnen fordert, dass er seine Forderungen stützt auf theils unrichtige, theils missverstandene Zahlen der amerikanischen Eisenbahnstatistik. Ich sollte meinen, dass jemand, der in streng sachlicher Weise „gewisse industrielle Kreise" — nur von solchen spreche ich — und solche Leute, die als deren Vertreter sich ausgeben, vor Erhebung ungemessener Ansprüche an den Staat warnt, damit eine der Gesammtindustrie entschieden freundliche Gesinnung bekundet. Die Redaktion von „Stahl und Eisen" findet gegen meine sachlichen Ausführungen kein Wort sachlicher Erwiderung, sie zieht es vor, sich auf deren „Ton" zu versteifen und mir ein „Reiben an der Industrie", eine industriefeindliche Stimmung zu unterstellen. Glaubt sie wirklich damit den wahren Interessen der Industrie zu dienen?

Berlin, den 24. Juli 1899. A. v. d. Leyen.

Anm. d. Schriftl. Wir sind dem Herrn Verfasser aufrichtig dankbar, dass er es im Zusammenhange mit der Zurückweisung der gegen ihn gerichteten Ausführungen des Herrn V. C. übernommen hat den in der Redaktionsanmerkung von „Stahl und Eisen" wie ein Blitz aus heiterem Himmel gegen uns geschleuderten Vorwurf einer industriefeindlichen Stimmung zu entkräften. In der That haben wir diesem Vorwurf gegenüber ein so gutes Gewissen, dass er uns nur ein Lächeln abgewinnen kann. Nach unserer Auffassung kann zwischen Eisenbahn und Industrie niemals Feindschaft bestehen. Wir betrachten vielmehr beide als zwei aufeinander angewiesene Freunde, die trotz einzelner Meinungsverschiedenheiten stets zu einander halten sollten.

---

## Der neue schweizerische Tarifgesetzentwurf.

Nach Art. 13 des Bundesgesetzes über den Erwerb und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes sind die allgemeinen Grundsätze für die Tarifbildung der Bundesbahnen durch ein Bundesgesetz festzustellen. Auf Grund dessen hat das schweizerische Eisenbahndepartement einen Gesetzentwurf ausgearbeitet und einer Reihe angesehener Fachvereine zur Begutachtung unterbreitet. Der neueste Jahresbericht der Kaufmännischen Gesellschaft in Zürich erläutert diesen Entwurf in seinen wichtigsten Bestimmungen. Das Urtheil des Berichtes über ihn lautet sehr günstig, er sei wohldurchdacht, logisch aufgebaut und komme den Interessen von Handel und Industrie in weitem Maasse entgegen. Insbesondere sei er bestrebt, die in der Rückkaufsbotschaft wegen des Tarifwesens gegebenen Versprechungen in allen Theilen einzulösen. Wir folgen bei dem nachstehenden Auszug dem erwähnten werthvollen Bericht.

### Personenverkehr.

In dem neuen Tarifgesetz sollen nicht nur die Taxen und die Grundsätze der Tarifbildung im engeren Sinne festgestellt, sondern auch die Bürgschaften für eine rationelle Besorgung des Personenverkehres gegeben werden. Zu diesem Zwecke bestimmt der Entwurf, dass täglich mindestens vier Personenzüge nach jeder Richtung hin verkehren müssen, abgesehen von solchen Linien, deren Betrieb zu gewissen Zeiten ganz oder theilweise eingestellt wird. Die normale Zuggeschwindigkeit wird von 24 auf 30 km in der Stunde erhöht. Ausser den Personenzügen sind auch Schnell- und Expresszüge mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 km in der Stunde einzustellen. Bisher war in der Schweiz die Geschwindigkeit der Schnell- und Expresszüge ungenügend. So fährt der durchgehende Arlbergexpresszug in Oesterreich mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 70 km, auf schweizerischem Gebiete von Buchs bis Basel aber mit einer solchen von nur 40 km in der Stunde. Ausserdem sollen je nach den Verkehrsbedürfnissen auch Nachtzüge eingerichtet werden, doch werden Schlafwagen nicht ausdrücklich vorgeschrieben. Von der Ansicht, dass die Schnellzüge Wagen III. Klasse nicht mitführen sollen, ist man abgekommen, man hat vielmehr den gegentheiligen Grundsatz in das Gesetz aufgenommen. Nur Expresszüge brauchen die III. Klasse ausnahmsweise nicht zu führen. Andererseits erachtete man es als eine überflüssige Belastung, den meisten Zügen das Mitführen von Wagen I. Klasse vorzuschreiben. Diese Verpflichtung soll auf Schnellzüge mit internationalen Anschlüssen beschränkt werden. Personenzüge haben die I. Klasse nur unter gewissen Umständen bei Anschlüssen an Schnellzüge usw. einzustellen. Für die Personenwagen soll das schweizerische Durchgangssytem beibehalten werden.

In den Fahrpreisen darf die Verwaltung der Bundesbahnen über gewisse Höchstsätze nicht hinausgehen. Die Motive stellen im Anschluss an die in der Rückkaufsbotschaft enthaltenen Ausführungen den Grundsatz auf, dass die zur Zeit bei einer der auf 1903 zurückzukaufenden Bahnen (Jura-Simplonbahn, Centralbahn, Nordostbahn, Vereinigte Schweizer Bahnen) bestehenden niedrigsten Taxen den Höchstsatz bilden sollen. Eine genaue Untersuchung führte das Eisenbahndepartement dazu, für die einfache Fahrt die tiefsten Taxen der Jura-Simplonbahn, aargauischen Südbahn, Nordostbahn und Bötzbergbahn (I. Klasse 10,4 Cts.; II. Klasse 7,3 Cts.; III. Klasse 5,2 Cts.), und für die Hin- und Rückfahrt die niedrigsten Taxen der Nordostbahn, aargauischen Südbahn und Bötzbergbahn (I. Klasse 15,6 Cts.) und der Centralbahn (II. Klasse 10,0 Cts.; III. Klasse 6,45 Cts. oder rund 6,5 Cts.) als Höchstsätze vorzuschlagen. Eine weitergehende Herabsetzung wird, als in die Kompetenz der Verwaltung der Bundesbahnen gehörend, der künftigen Entwickelung anheimgestellt. Für Bahnstrecken mit Steigungen von 20 ‰ und mehr kann ausnahmsweise vom Bundesrath die Erhebung eines Zuschlages zu den Taxen bewilligt werden. Mit Rücksicht auf die bei den schweizerischen Hauptbahnen, mit Ausnahme der Gotthardbahn und der kleinen Nebenbahnstrecke Pont-Vallorbes (Jura-Simplonbahn), bisher befolgte Praxis, bei welcher Steigungen unter 30 ‰ bei der Tarifertstellung unberücksichtigt geblieben sind, hätte es nahe gelegen, diese 30 ‰ als untere Grenze anzunehmen. Es wäre das aber eine mit Rücksicht besonders auf den Gotthardverkehr sehr weittragende Neuerung, welche nur nach genauester Abwägung ihrer finanziellen Folgen vorgenommen werden dürfte. Indessen wollte der Gesetz-

entwurf auch nicht unter 20‰ gehen, da ein Taxzuschlag bei Steigungen unter dieser Höhe eine nicht gerechtfertigte Belastung des Verkehres bilden würde. Die Begünstigungen für den Transport von Kindern, Armen und Gefangenen sollen beibehalten werden, mit der Ausnahme, dass das Alter für die frei zu befördernden Kinder von drei auf vier Jahre erhöht wird.

Nach Art. 10 soll die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnements zu ermässigten Sätzen aufrecht erhalten werden, und zwar für die bisher bestandenen Arten der Abonnements, als: für 24 Fahrten; für die Benutzung des ganzen Bundesbahnnetzes oder einzelner Strecken desselben während 1, 3, 6 und 12 Monaten; für das ganze Netz während 15 Tagen. Ferner ist die Ausgabe von Arbeiterkarten für bestimmte Züge an Werktagen vorgesehen.

Jeder Reisende darf 10 kg Reisegepäck frei mit sich führen, falls es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann. Weiteres Reisegepäck ist mit 5 Cts. für 100 kg und für jedes Kilometer zu belasten.

Die Frage, ob auf weitere Entfernungen eine Ermässigung der Personentarife durch staffelförmige Bildung eintreten solle, bedarf noch reiflicher Erwägung sowohl hinsichtlich der geeigneten Art der Durchführung als der finanziellen Tragweite. Die Bundesbahnverwaltung kann solche Bildung mit bundesräthlicher Zustimmung von sich aus beschliessen, da es sich dabei um Einführung niedrigerer als der im Gesetz vorgesehenen Höchstsätze handelt.

### Güterverkehr.

Grundsätzlich sollen die Bundesbahnen an dem Reformsystem festhalten, ohne seiner Fortbildung vorzugreifen, da das System der Wagenklassifikation schon seit längerer Zeit aufgegeben worden ist. Beim Reformsystem werden als grundlegende Faktoren für die Tarifbildung in erster Linie Gewicht und Umfang der Sendungen in Betracht gezogen und es wird daher die Beförderung in Wagenladungen allgemein durch billigere Tarifsätze begünstigt; den Hauptfaktor bilden somit die Selbstkosten der Bahn. Das Reformsystem ist indessen in steter Entwickelung begriffen, so dass schon heute neben dem Moment der Selbstkosten der Bahn dasjenige des Werthes der Güter und ihrer grösseren oder geringeren Bedeutung für das wirthschaftliche Leben des Volkes ebenfalls zur Geltung kommt, und dass ferner in neuester Zeit — namentlich in Deutschland — das Bestreben sich geltend macht, den Frachtunterschied zwischen der Beförderung als Wagenladung oder Stückgut durch Ermässigung der Fracht für letzteres zu vermindern. Die bundesräthliche Botschaft betrachtet es als eine wichtige Aufgabe der Bundesbahnverwaltung, diese Entwickelung weiterzuführen und dabei den Besonderheiten des schweizerischen Verkehres Rechnung zu tragen, wobei namentlich der Umstand zu berücksichtigen ist, dass in der Schweiz die kleineren Sendungen gegenüber den Wagenladungen verhältnissmässig eine grössere Wichtigkeit haben als in Deutschland. „Es ist dies aber — bemerkt die Botschaft — eine Aufgabe, welche reifliche Ueberlegung und umfassende Vorstudien erfordert, welch' letztere erst gemacht werden können, wenn die Bundesbahnverwaltung über entsprechendes Personal und Material verfügt."

Auch die Kaufmännische Gesellschaft hält es für erwünscht, dass man in der Schweiz dem deutschen Vorgehen folge und den Stückgutverkehr erleichtere und verbillige. Schon wegen des Mangels an dem erforderlichen Wagenmaterial, an den sogen. Reformwagen mit 10 000 kg Tragkraft werde das Reformsystem in der Schweiz sehr oft lästig empfunden.

In dem neuen Tarifgesetz sollen die Sätze nicht so festgelegt werden, dass für kommende Verbesserungen eine Gesetzesänderung nöthig würde. Vielmehr werden nur höchste Sätze angegeben, über welche die Bundesbahnen nicht hinausgehen dürfen, unter die sie aber herabzugehen berechtigt sind. Diese Sätze sollen sich der heutigen Klasseneintheilung anpassen; „aber auch in dieser Hinsicht sollen sie nicht zum Hemmniss für die Fortbildung des Tarifsystems werden, sondern ebenfalls als blosse Maxima gelten, so dass auch die Klasseneintheilung Aenderungen erleiden kann, sofern vorgesorgt wird, dass daraus keine Taxerhöhungen entstehen."

Nach Art. 14 des Entwurfes sind die vorgeschlagenen Expeditionsgebühren diejenigen, welche zur Zeit von der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn und den Vereinigten Schweizer Bahnen bezogen werden; sie stimmen mit denen der Nordostbahn überein, mit der Ausnahme, dass die letzteren auf die Entfernungen von 21 bis 39 km höher sind als die ersteren. Für die Streckensätze sind die Ansätze der Nordostbahn angenommen, als die billigsten der auf das Jahr 1903 zurückzukaufenden Bahnen. Für Bahnstrecken mit Steigungen von 20‰ und mehr können Zuschläge eingehoben werden. Rohstoffe für die Landwirthschaft und Industrie, wie Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngemittel u. dergl., sind in Wagenladungen zu den niedrigsten Sätzen zu befördern. Traglasten mit landwirthschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen bis zu 25 kg sind frei. Bei Eintritt von Nothständen, insbesondere von Theuerung, wird die Verpflichtung zu Frachtherabsetzungen für die nothwendigen Lebensmittel aufrecht erhalten. Ausnahmetarife sind zulässig für Sendungen, deren Eigenart die Normaltarife nicht ausreichend Rechnung tragen. Die Frachtsätze sollen stets nach dem billigsten, die Lieferfristen stets nach dem kürzesten Wege berechnet werden. Wo es sich lediglich um die Benutzung der Bundesbahnen mit gleichmässiger Tarifbildung handelt, wird allerdings der billigste Weg mit dem kürzesten zusammenfallen. Das kann aber anders sein, wenn der kürzeste Weg zum Theil über Bahnstrecken führt, die nicht in das Bundesbahnnetz einbezogen sind. Auch für diesen Fall sind dem Verkehr die billigsten Sätze und die kürzesten Lieferfristen zu wahren.

Dagegen wurde es nicht für geboten erachtet, über die Leitwege der Güter eine einschränkende Vorschrift im Gesetze aufzustellen. Der Bundesbahnverwaltung muss vorerst, wo für einen Transport verschiedene ihrer Linien benutzt werden können, die volle Freiheit gewahrt werden, die Gütersendungen über die Linien zu leiten, welche aus Betriebsrücksichten die geeignetsten sind; der kürzeste Weg ist dies nicht immer. Jedoch ist das Recht des Absenders, im Frachtbriefe den einzuhaltenden Beförderungsweg vorzuschreiben, gewahrt.

### Durchgangsverkehr.

Frachtermässigungen für den Durchgangsverkehr sollen nur insoweit bewilligt werden, als sie zu seiner Entwickelung unerlässlich oder durch den Wettbewerb ausländischer Beförderungswege bedingt sind. In Bezug auf die Ausnahmetarife sowohl für das Inland als für den Durchgangsverkehr sei Vorsicht geboten. Die Botschaft bemerkt hierzu: „Es kann nicht Sache des Gesetzes sein, diesfalls Einzelvorschriften aufzustellen; wohl aber sind die geeigneten Grundsätze aufzunehmen, um zu verhüten, dass derartige ausnahmsweise Tarifbildungen nachtheilig auf das innere wirthschaftliche Gedeihen einwirken. Maassgebend muss der Gesichtspunkt sein, dass die Rücksicht auf das finanzielle Interesse der Bundesbahnen nicht allein entscheiden darf, sondern ebenso sehr die Förderung der einheimischen Volkswirthschaft, von Handel und Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft anzustreben ist. Es kommt beispielsweise auch vor, dass für Artikel, welche die Schweiz ebenfalls herstellt, das Ausland bei uns in erdrückender Weise konkurrirt und hierin wesentlich durch seine niedrigen Bahntarife unterstützt wird; nicht selten wird den schweizer Bahnen möglich sein, in solchen Fällen der schweizerischen Produktion bei den Bestrebungen um Behauptung des einheimischen Absatzgebietes fördernd an die Hand zu gehen."

Mit diesen Bestimmungen ist die Kaufmännische Gesellschaft in Zürich nicht einverstanden. Nach ihrem Gutachten ist es gefährlich, im Gesetze (Art. 15 und 16) zu sagen, dass bei Erstellung der in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Handel, Gewerbe und Landwirthschaft einzuführenden

Ausnahmetarife „besonders darauf Rücksicht zu nehmen sei, dass die ausländische Konkurrenz nicht gegenüber den einheimischen Produkten begünstigt werde," und dass gegenüber den durch die Konkurrenz ausländischer Verkehrswege bedingten oder zur Gewinnung und Entwickelung des Transitverkehres unerlässlichen Taxermässigungen „Tarifmaassnahmen zu treffen seien, damit eine Schädigung der einheimischen Produktion vermieden werde." In dieser Fassung seien die Art. 15 und 16 ein zweischneidiges Schwert. Zwar könne und müsse die einheimische Produktion durch eine gesunde Tarifpolitik unterstützt werden. Allein man solle der künftigen Bundesbahnverwaltung soviel Verständniss für die Lebensinteressen des Landes zutrauen, dass sie dies thue, ohne dass es im Gesetz in solcher Weise vorgeschrieben sei. Denn mit diesen Gesetzesbestimmungen würde man sowohl in landwirthschaftlichen als in industriellen Kreisen leicht Hoffnungen und Gelüste erwecken, die im Interesse der Bundesbahnen nie erfüllt werden können. Auch würde man damit dem Ausland begründeten Anlass geben, bei der bevorstehenden Vereinbarung der internationalen Tarife und vielleicht auch beim Abschluss der neuen Handelsverträge folgenschwere Gegenmaassregeln zu ergreifen. „Denn nicht nur die schweizerischen Bahnen begünstigen gegenwärtig die Transporte durch Transittarife und müssen es auch in Zukunft thun, sondern auch das Ausland thut dies, und zwar zum grossen Nutzen der schweizerischen Bahnen. Als Beispiel mag angeführt werden, dass der Transport von Normalgütern von Zürich nach Marseille im Transit 390 Frcs. für 10 000 kg kostet. Von diesem Frachtbetrag fällt auf die schweizerische Strecke (272 km) annähernd die Hälfte, und auf die weit grössere französische Strecke (468 km) die andere Hälfte. Als zweites Beispiel sei erwähnt, dass die österreichischen Bahnen die Normalgüter auf der 828 km langen Strecke Buchs-Triest zur Fracht von 300 Frcs. für 10 000 kg führen, während sie auf der Strecke Buchs-Zürich (109 km) für das gleiche Gewicht 144 Frcs. kostet. Daraus geht hervor, dass, wenn es den umliegenden Staaten einfallen sollte, in ihren Eisenbahngesetzgebungen ähnliche Bestimmungen aufzunehmen, dies für die schweizerische Produktion, die Landwirthschaft vielleicht ausgenommen, geradezu ruinös werden könnte.

Die Annahme, dass die Erschwerung des Transites beispielsweise seitens Deutschlands nur dazu führen würde, dass dann der schweizerische Transit andere Wege finden könnte, z. B. über die französischen Linien, wäre eine irrthümliche. Denn es ist keineswegs sicher, dass in einem solchen Falle Frankreich dem schweizerischen Transit gegenüber eine entgegenkommende Haltung einnehmen würde. Wie stark hier die Verhältnisse sind, beweist am besten die Thatsache, dass unmittelbar nach dem französischen Kriege ein Kartell zwischen den französischen und deutschen Bahnen zustande kam, und dass also gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens die erste freundschaftliche Verständigung zwischen den beiden feindlichen Mächten stattgefunden hat. Ein Tarifkrieg würde sich nur in Verbindung mit einem Zollkrieg denken lassen, und selbst in diesem äussersten Falle müsste der erstere mit grösster Vorsicht geführt werden."

Aus diesen Gründen befürwortet die Kaufmännische Gesellschaft eine abgeschwächte Fassung der beanstandeten Bestimmungen in Art. 15 und 16 und zwar in folgender Form: „Bei Erstellung solcher Ausnahmetarife ist auf die einheimische Produktion Rücksicht zu nehmen." . . . . „Auch solchen Taxermässigungen gegenüber sind die erforderlichen Tarifmaassnahmen zu treffen, damit eine Schädigung der einheimischen Produktion nach Möglichkeit vermieden wird."

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In den Kreisen der sächsischen Braunkohlenindustrie hat bekanntlich der **Bau des Mittellandkanals** manche Gegner. Demgegenüber scheint uns eine Aeusserung der Handelskammer zu Halberstadt, in deren Bezirk ein reger Braunkohlenbergbau getrieben wird, in ihrem soeben herausgegebenen Jahresbericht für 1898 wohl beachtenswerth. Die Handelskammer gibt sich der sicheren Erwartung hin, dass das nationale Werk bald in Angriff genommen werde, und bemerkt dann weiter: „Die Schädigung, welche unsere Braunkohlenindustrie von dem Kanal befürchtet, darf man — abgesehen davon, dass die Interessen einer einzelnen Gruppe hinter denen der Allgemeinheit in den Hintergrund treten müssen — nicht überschätzen. Denn wenn auch die westfälische Steinkohle billiger herangeführt werden kann, so wird andererseits der Kanal den in der Provinz stark entwickelten Brikethandel fördern. Auch die Landwirthschaft, welche einen billigen Verkehrsweg für die Verfrachtung ihres Getreides nach dem industriellen und bevölkerungsreichen Westen gewinnt, sollte dem Zustandekommen des Projektes keine weiteren Schwierigkeiten in den Weg legen. Die Erfahrung wird auch lehren, dass die Befürchtungen der schlesischen Industrie, welche von der neuen Kanallinie nur Beengungen ihrer Absatzgebiete, aber keine Vortheile, die einen Ausgleich herbeiführen, erwartet, sich als nicht vollberechtigt erweisen werden. Wir hoffen, im nächsten Jahre berichten zu können, dass der Landtag in hochherziger Weise durch seine Zustimmung dass grosse vaterländische Werk gesichert hat." — Auch die Handelskammer für das Herzogthum Anhalt hatte sich schon vor einiger Zeit in ihrem Jahresbericht für 1898 in ausführlicher Darlegung in gleichem Sinne ausgesprochen.

— Wie durch einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bekannt wird, haben die Bewerberlisten für **Eisenbahn-Supernumerare** wegen übermässiger Aufzeichnungen in einigen Direktionsbezirken einen solchen Umfang angenommen, dass nur noch Bewerber mit der Reife für die Oberprima einer höheren Lehranstalt auf spätere Einberufung rechnen können. Unter diesen Umständen werden sich die königlichen Eisenbahndirektionen demnächst genöthigt sehen, zahlreichen bereits aufgezeichneten Bewerbern die Eröffnung zu machen, dass sich zu ihrer Annahme als Supernumerare eine Gelegenheit voraussichtlich nicht bieten werde. Da aber viele der hiervon Betroffenen bereits als Gehilfen zum Theil schon Jahre lang im Eisenbahndienst beschäftigt sind, so hat der Herr Minister gestattet, dass solche Bewerber, wenn sie körperlich dazu geeignet sind, nach dem Wegfall der Aussicht auf Einberufung als Supernumerare zunächst in die Laufbahn eines Betriebsunterbeamten eintreten. Die Bewerber sind hierüber zu belehren. Nach Maassgabe ihrer Bewährung sollen sie später auch in Stellen des mittleren nichttechnischen Dienstes beschäftigt werden können.

— **Verbindung der Fulda bei Hannöversch-Münden mit der Eisenbahn mittelst Hebewerkes.** Schon im November v. J. hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Vorstellung des Norddeutschen Lloyd, in welcher beantragt war, die Fulda mit der Eisenbahn durch einen Schienenstrang in unmittelbare Verbindung zu setzen, sich grundsätzlich damit einverstanden erklärt, und bemerkt, dass dies am besten durch ein Hebewerk zur Ausführung gebracht werde. Mittelst dieses Hebewerkes sollen aus den Schiffen beladene Eisenbahnwagen von der Fulda auf den Schienenstrang gehoben werden können. Zugleich jedoch hatte der Minister in diesem Erlasse erklärt, dass die Ausführung einer solchen Anlage, die erheblich weniger kosten werde, als eine Gleisverbindung ohne letztere, Sache der Interessenten sei und durch einen Privatunternehmer ausgeführt werden müsse. In Bremen hatte sich deshalb eine Gesellschaft gebildet, welche auf ihre Kosten das Projekt einer solchen Verbindung hat ausarbeiten lassen. Zur Förderung dieses Projektes waren vor einigen Tagen Direktoren des Norddeutschen Lloyd und der Oberweserschleppschiffahrtsgesellschaft in Hannöversch-Münden anwesend. Das Ergebniss ihrer Ermittelungen an Ort und Stelle ist in dem Plan festgelegt, oberhalb des Zusammenflusses von Werra und Fulda in dem

letztgenannten Flusse und zwar in der Nähe des Tivoli einen Schiffslöschungsplatz einzurichten und dort ein mächtiges Dampfhebewerk aufzustellen, welches die aus den Schiffen beladenen Eisenbahnwagen direkt zur Höhe der zwar nahen, aber hochgelegenen Bahnlinie emporhebt und mittelst eines ganz kurzen Anschlussgleises mit dem Bahnhof in Verbindung setzt. Die Ausführung dieser Anlage würde natürlich für den Güterverkehr auf der Oberweser von grösster Wichtigkeit sein.

— Aus den Verhandlungen und Beschlüssen der kürzlich in Breslau abgehaltenen **Konferenz der preussischen Landesdirektoren** theilt die „Schles. Ztg." noch folgendes mit: Bei Erörterung der Kleinbahnfrage werden die in den verschiedenen Provinzen gemachten Erfahrungen ausgetauscht. Die Provinzialverbände haben die Angelegenheit bisher von zwei grundsätzlich verschiedenen Standpunkten aus behandelt; sie haben entweder das Kleinbahnwesen unterstützt, ohne dabei ein eigenes Risiko auf sich zu nehmen, oder sie haben sich selbst an den Unternehmungen betheiligt. Letzteres ist in grösserem Maassstabe in den Provinzen Pommern und Ostpreussen geschehen. Erst die Zukunft wird lehren, ob das Risiko, welches diese Provinzen damit übernommen haben, theuer zu stehen kommen wird oder nicht. Allgemein wurde übrigens auf der Konferenz dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass der Eisenbahnfiskus sich dem Kleinbahnwesen wohlwollender gegenüberstellen möchte, als es bisher in der Regel geschehen sei.

— Der Senat hat der **Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft**, wie die „Lübecker Anzeigen" mittheilen, auf Grund der bei Gründung der Gesellschaft ertheilten Konzession aufgegeben, die bisher als Sekundärbahn betriebene Strecke Lübeck-Travemünde schleunigst als Vollbahn auszubauen.

— Wie der Geschäftsbericht der **Brohlthalbahn** mittheilt, ist der Grunderwerb nunmehr soweit erledigt, dass das Gelände bis auf einzelne den Baufortschritt nicht beeinträchtigende Parzellen im Besitze der Gesellschaft ist. Voraussichtlich wird noch in diesem Sommer die gesammte Strecke vom Hafen zu Brohl bis zum Anschluss der Industriegrundstücke in Werbern zum Bau frei sein. Die Erdarbeiten sind auf einem grossen Theile vollendet, auf einer weiteren Strecke annähernd fertig, auf der Reststrecke erst in letzter Zeit in Angriff genommen. Die Kunstbauten wie auch die Hochbauten sind grösstentheils fertig.

— Am 27. Juli d. J. ist die 12,4 km lange **Kleinbahn Emden-Pewsum** mit den Stationen Emden-Larrelt, Harsweg, Hinte, Westerhusen, Gr. Midlum, Freepsum, Canum und Pewsum dem Betriebe übergeben worden. Die Bahn dient dem Personen- und Güterverkehr und ist vom Landkreise Emden erbaut, für dessen Rechnung und Gefahr auch der Betrieb stattfindet.

— Der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke **Templin-Fürstenberg i/Mecklenb.** wird voraussichtlich am 16. d. Mts. eröffnet werden.

— **Kleinbahnen in Nordschleswig.** Aus Nordschleswig wird der „N. Allg. Ztg." unterm 27. Juli geschrieben: Hier ist man eifrig bemüht, durch Schaffung von Kleinbahnen bequeme Verbindungen anzulegen und weite Landstriche dem allgemeinen Verkehr zu öffnen. Im Jahre 1898 wurde die in beiden Richtungen quer durch Alsen gehende Inselbahn Sonderburg-Augustenburg-Norburg, mit Abzweigung nach Mummark eröffnet, und in diesem Jahre konnten bisher die drei Kleinbahnen Apenrade-Gravenstein, Hadersleben-Christiansfeld und Woyens-Rödding in Betrieb genommen werden. Die Linie Hadersleben-Mastrup-Woyens wird noch im Laufe dieses Sommers fertig. Das Zustandekommen der ersten Kleinbahnen hat heftige Kämpfe gekostet. Um so erfreulicher ist das erzielte Resultat. Sowohl der Personen- als der Güterverkehr übertraf von Anfang an alle Erwartungen und infolge dessen gingen auch die finanziellen Erträge über die gehegten Hoffnungen hinaus. Unter diesen Umständen ist die früher gleichgültige, wenn nicht direkt feindselige Stimmung den Kleinbahnen gegenüber gewichen. Nachdem man die Vortheile kennen gelernt, welche die an den fertigen Bahnen liegenden Gemeinden durch die Verbindungen erhalten, tritt die Lust zu neuen Anlagen in grösserem Maasse hervor, und der Wunsch, das Netz der Kleinbahnen erweitert zu sehen, ist allgemein. Der Bau vier neuer Kleinbahnen ist bereits beschlossen worden. Es sind dies die Strecken Apenrade-Lügumkloster, Hadersleben-Aarsund, Hadersleben-Schottburg und Skrydstrup-Toftlund.

— **Vorschriften für das Verfahren bei Störung der elektrischen Beleuchtung in Bahnhöfen der bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion hat festgestellt, dass nur in einzelnen elektrisch beleuchteten Stationen für eine Nothbeleuchtung bei einer Störung in der Beleuchtung Vorsorge getroffen ist. Sie hat deshalb allgemeine Grundsätze erlassen, wie bei Störungen zu verfahren sei. In diesen wird bemerkt, dass es weder nöthig noch zweckmässig sei, die entbehrlich gewordenen Gasbeleuchtungseinrichtungen zu belassen und für die jederzeitige Verfügbarkeit in Stand zu halten, wenn sich nach entsprechender Probezeit die elektrischen Beleuchtungseinrichtungen bewährt haben. Bei einer theilweisen Beleuchtungsstörung durch Eintritt einer Minderung in der Stromabgabe sollen zuerst die Lampen von geringerer Wichtigkeit ausgeschaltet werden. Bei vollständiger Beleuchtungsstörung sollen für Bahnhofvorplätze, Bahnsteige, Bahnsteigtunnel, Gleise, Freiladehöfe, Güterhallen, Lokomotivschuppen, Werkstätten zur Nothbeleuchtung grosse und kleine Lokomotiv- und Zugsignallaternen verwendet und in ausgedehnten Bahnhöfen für jene Theile, welche so entfernt liegen, dass die Nothlaternen nicht rasch genug hingebracht werden können, Petroleumfackeln hinterlegt werden. Bei Mangel von Lokomotiv- oder Zugsignallaternen sollen Weichen- und Handlaternen verwendet werden. Zur Nothbeleuchtung des Centralbahnhofes München und besonders der Einsteighallen werden besondere Beleuchtungsapparate, die von Bremen geliefert werden, vorgesehen. Die Innenräume werden durch Kerzen, die Wartesäle durch Nothlampen mit Kerzenbeleuchtung, wie sie in Theatern und Konzertsälen üblich sind, beleuchtet. Für jene Räumlichkeiten, bei denen im Interesse der Betriebssicherheit, des Abfertigungsdienstes oder des Publikums eine ausreichende Nothbeleuchtung Bedürfniss ist, sollen Petroleumlampen bereit gehalten werden. Bei längerer Beuchtungsstörung werden von Fall zu Fall besondere Maassnahmen getroffen.

— **Beurlaubung der ständigen Arbeiter der württembergischen Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung.** Nach einem Erlass des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, vom 15. Juli d. J., kann den im unmittelbaren Dienst der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung ständig beschäftigten Arbeitern von jetzt ab auf Ersuchen zur Erholung und Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Tagelohnes und ohne dass Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten ist, in jedem Jahre ein Urlaub bis zu drei Tagen gewährt werden.

— Die Generaldirektion der **sächsischen Staatsbahnen** hat neuerdings Vorschriften über eine Neugestaltung ihres Amtsblattes und über **Vereinfachungen des Schreibwerkes bei den äusseren Dienststellen** erlassen. Das Amtsblatt erscheint fortan in zwei Theilen. Im ersten Theile (Amtsblatt) sollen grundsätzlich alle Verfügungen und Mittheilungen von allgemeiner Bedeutung und dauerndem Werthe aufgenommen werden. Dagegen werden im zweiten Theile (Anzeiger) die Verfügungen und Mittheilungen von lediglich vorübergehender Bedeutung veröffentlicht.

Sämmtliche höheren technischen Büreaus und die Hauptverwaltungsstellen sind angewiesen, jede an mehr als eine Dienststelle ergehende Verfügung oder Bekanntmachung an das Hauptbüreau zur Besorgung des Nöthigen wegen der Aufnahme in das Amtsblatt abzugeben.

Auch die Betriebsdirektionen und die Maschinenwerkstätten- und Telegrapheninspektionen haben zur Veröffentlichung solcher Verfügungen, welche an die nachgeordneten Dienststellen oder einen Theil derselben gerichtet sind, das Amtsblatt zu benutzen. Derartige Verfügungen werden zur Unterscheidung von den Generaldirektionsverordnungen im Kopfe, an Stelle der Inhaltsangabe, mit der Bezeichnung der dieselben erlassenden Stellen versehen, am Schlusse des Amtsblattes oder des Anzeigers unter der Ueberschrift:

„Verfügungen der höheren Dienststellen"

aufgenommen.

Es wird bestimmt erwartet, dass hierdurch das Schreibwerk und besonders die Anfertigung von Umdrucksachen erheblich eingeschränkt wird.

Ferner ist gleichzeitig eine Anweisung für die Regelung des Schriftwechsels und die Aufbewahrung der Schriftstücke bei den äusseren Dienststellen ergangen, welche nicht nur auf die Bahnhöfe, Haltestellen, Bahnverwaltereien, Güter- und Eilgutverwaltungen, Gepäckabfertigungsstellen, Heizhausverwaltungen, sondern auch auf die Nebenwerkstätten, Magazine, Nebenmagazine und Bahnmeistereien Anwendung findet.

Alle diese Dienststellen dürfen künftig keine Registrande mehr führen.

Zur möglichsten Verminderung des Schreibwerkes sind sämmtliche von der Dienststelle zu fertigenden Schriftstücke, soweit irgend angängig, in urschriftlicher Form abzulassen. Entwürfe oder Abschriften sind nur anzufertigen und zurückzubehalten, wenn sie als Grundlage für spätere Bearbeitungen oder als dauernder Nachweis für die Akten unbedingt nothwendig sind. Sind für die Erledigung Vordrucke (Muster) vorgeschrieben, so sind sie zu benutzen.

Bei Berichten an vorgesetzte Behörden ist auf der ersten halbgebrochenen Seite links der Gegenstand, um welchen es sich handelt, kurz aber genau zu bezeichnen. Sofern sich die Ausfertigung auf eine Verfügung der Behörde bezieht, ist oben links die Bemerkung: „zu Nr. . . . . .“ anzubringen. Im Eingange sind alle förmlichen Einleitungen wegzulassen.

Vorlagen in Form von Zusammenstellungen, Listen, Nachweisungen und Uebersichten bedürfen keines Begleitberichtes; ein solcher ist nur beizufügen, wenn die Dienststelle eine ergänzende sachliche Aeusserung für nöthig erachtet. Fehlanzeigen sind, wenn nicht im besonderen Falle etwas anderes verfügt wird, nicht einzureichen.

Die auf urschriftliche Beschlüsse zu erstattenden Anzeigen sind unter Benutzung der leeren Seiten des Schriftstückes beziehentlich auf einen anzuheftenden Bogen unter Beifügung eines Hinweises („Wenden“ oder „auf nächster Seite“ usw.) so anzubringen, dass man den Lauf der Sache und ihren jeweiligen Sachstand leicht zu erkennen vermag.

Personalakten für die einzelnen Bediensteten sind bei den Dienststellen nicht anzulegen. Die Vorstände der Bahnhöfe, selbständigen Haltestellen und Abfertigungsstellen, sowie die Bahnverwalter haben aber für jeden der ihnen unterstellten Beamten, Aspiranten, Diätisten und Stationsgehilfen sowie für jeden zur aushilfsweisen Verwendung als Bahnpolizeibeamter vereidigten Arbeiter einen Personalbogen nach vorgeschriebenem Muster zu führen.

In die Personalbogen sind alle Stellen- und Besoldungsänderungen, Versetzungen, die Beurtheilungen, Belohnungen, Unterstützungen, disziplinelle Verfügungen usw. an der durch den Vordruck hierzu bestimmten Stelle einzutragen und zwar unter Angabe des bezüglichen Beschlusses nach Dienststelle, Datum und Nummer. Abschriften von den verfügenden Beschlüssen oder gar deren Vorgängen dürfen nicht genommen werden. In den Personalbogen für die zur aushilfsweisen Verwendung als Bahnpolizeibeamte vereidigten Arbeiter sind die Dienstbezüge und die Beurtheilung nicht einzutragen.

Diese Personalbogen, in welchen sämmtliche, den Bediensteten angehende Schrifststücke aufzubewahren sind, dienen hinsichtlich der im Bahnpolizeidienste thätigen Hilfsbediensteten und Arbeiter als Personalakten im Sinne des § 69 Abs. 4 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und des § 50 Abs. 2 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands.

Wird ein Bediensteter einer anderen Dienststelle dauernd überwiesen, so ist der Personalbogen nebst etwaigen Einlagen dieser Dienststelle ohne Anschreiben zu überweisen. Letztere hat den Eingang zu überwachen.

Aus jedem nach seiner Erledigung bei der Dienststelle verbleibenden Schriftstücke muss ersehen werden können, ob die darin berührte Angelegenheit ihre Erledigung gefunden hat. Die erledigten Schriftstücke sind aufzubewahren entweder durch Einheften in die Akten oder durch Weglegen.

Zu den zu heftenden Akten sind grundsätzlich nur solche Schriftstücke zu bringen, welche von allgemeiner Bedeutung oder von dauerndem Werthe sind, alle anderen Schriften sind als Weglegesachen zu behandeln, die in Bündeln verschnürt drei Jahre lang aufzubewahren sind.

Jede Dienststelle führt nur ein Aktenstück, in das sämmtliche „zu den Akten“ zu bringende Schriftstücke der Zeitfolge nach einzuheften sind. Diesem Aktenstücke ist ein Inhaltsverzeichniss vorzuheften, in dem die zu den Akten gebrachten Verfügungen usw. unter Angabe eines entsprechenden Stichwortes kurz aufzuführen sind.

Zur leichteren Auffindung einzelner Schriftstücke kann dem Aktenstücke auf grösseren Stationen ein Inhaltsverzeichniss vorgeheftet werden, das den Inhalt nach Gruppen theilt und in welches beim Einheften der Schriftstücke die betreffende Blattnummer unter der in Frage kommenden Abtheilung vermerkt wird. In der Regel ist folgende Gruppeneintheilung vorzunehmen: Allgemeine Verwaltung, Betriebsdienst, Verkehrsdienst.

Die Bahnverwaltereien haben ein zweites Aktenstück zu führen, in welches die dauernd aufzubewahrenden Schriftstücke zu heften sind, die Bau- und Grundbesitzangelegenheiten betreffen.

Die Anweisung, deren wesentlichen Inhalt wir hier mitgetheilt haben, tritt mit dem 1. d. Mts. in Kraft. Die Generaldirektion hat zugleich die Erwartung ausgesprochen, dass durch die eintretende Geschäftsvereinfachung und durch den Wegfall der Registrandenführung voraussichtlich Arbeitskräfte verfügbar werden. Die höheren Dienststellen sind daher angewiesen, schon jetzt darauf bedacht zu sein, dass diese Arbeitskräfte im Bedarfsfalle in anderen Dienstzweigen untergebracht werden.

— Der **bayerische Verkehrsbeamtenverein** beabsichtigt wie die M. „Allg.-Ztg.“ mittheilt, in Bischofsgrün im Fichtelgebirge ein **Genesungsheim** zu errichten. Prinz Rupprecht, dessen Namen das Haus erhalten soll, hat bereits seine vollste Unterstützung und Förderung des Werkes zugesagt.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Elektrischer Betrieb auf der Arlbergbahn.** Im Dezember 1898 hat, wie seinerzeit gemeldet, das Eisenbahnministerium den Firmen Ganz & Co., Internationale Elektrizitätsgesellschaft und Oesterreichische Union-Elektrizitätsgesellschaft die Bewilligung zur Einleitung von Studien ertheilt, die ursprünglich die Einführung des elektrischen Betriebes im Arlbergtunnel zum Zwecke hatten, später aber auf die etwaige Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Landeck-Bludenz der Arlbergbahn ausgedehnt wurden. Wie nun mitgetheilt wird, hat das Ergebniss der seit einem halben Jahre gepflogenen Studien die Staatseisenbahnverwaltung zu der Ueberzeugung gebracht, dass die Einrichtung eines derartigen Betriebes, bei welchem die Verwendung der elektrischen Lokomotive platzgreifen müsste, mit Rücksicht auf das noch nicht spruchreife Problem des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen, keineswegs die Bürgschaft einer anstandslosen Durchführung biete. Da es sich sonach um einen Versuch handeln würde, der nach dem derzeitigen Stande der Dinge nicht unbedenklich sei und mit dem Ausgaben für Einrichtungen in dem namhaften Betrage von 8 000 000 fl. verbunden seien, so hat das Eisenbahnministerium von der weiteren Verfolgung dieses Projektes derzeit abzusehen beschlossen. Es wurde aber Vorsorge getroffen, dass, im Falle sich seinerzeit die Einführung des elektrischen Betriebes im Arlbergtunnel als empfehlenswerth herausstellen sollte, die erforderlichen Wasserkräfte diesem Zwecke gesichert sein werden.

— **Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Transporteinnahmen der Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, ergaben für den Monat Juni im Personenverkehre eine Einnahme von 2 734 900 fl. und im Güterverkehre von 6 649 373 fl., mithin im ganzen 9 384 273 fl. Befördert wurden 5 062 811 Reisende und 2 614 550 t Güter. Auf die westlichen Staatsbahnen entfallen hiervon im Personenverkehre 2 055 873 fl. mit 4 369 287 Reisenden und im Güterverkehre 4 538 997 fl. mit 2 072 969 t, auf die Staatsbahnen in Galizien hingegen im Personenverkehre 679 027 fl. mit 693 524 Reisenden und im Güterverkehre 2 110 376 fl. und 541 581 t Güter. Beim Vergleiche mit den Ergebnissen des Monates Juni 1898 zeigt sich für das Gesammtnetz im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 411 fl. bei einer Minderfrequenz von 38 134 Reisenden und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von 296 316 fl. bei einer Mehrbeförderung von 20 909 t. Im ersten Halbjahre wurden auf den österreichischen Staatsbahnen insgesammt 51 565 803 fl. gegen 49 898 732 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im abgelaufenen Jahre vereinnahmt. Für das Jahr 1899 ergibt sich hiernach eine Mehreinnahme von 1 667 071 fl.

— **Konzessionirung der Frachtenreklamationsbüreaus.** Bekanntlich beabsichtigt das Handelsministerium die Frachtenreklamations- und Revisionsbüreaus zu konzessionirten Gewerben zu erklären. Während die Mehrheit der Handels- und Gewerbekammern sich begnügt hat, an dem bezüglichen Entwurfe einige Bemängelungen vorzunehmen, spricht sich die Wiener Handels- und Gewerbekammer in ihrem Gutachten, wie bereits in Kürze mitgetheilt wurde (vgl. Nr. 52 S. 910 d. Ztg.), gegen den Konzessionszwang überhaupt aus. Sie weist darauf hin, dass diesen Büreaus allerdings zum Vorwurf gemacht werde, 30 bis 50 % der Beträge, die von den Bahnverwaltungen auf Grund der Reklamationen rückerstattet werden, von ihren Kunden als Entlohnung zu verlangen. Betrachte man aber die Art des Geschäftsbetriebes solcher Büreaus, so finde man die Erklärung für die scheinbar hohen Preise. Es sei nämlich in Erwägung zu ziehen, dass eine grosse Anzahl von Frachtbriefen überprüft werden muss, die entweder gar nicht beanstandet werden können, oder bei denen sich nur ganz kleine Differenzen in der Tarifberechnung herausstellen. Bei der Schwierigkeit der Berechnung der Tarife fehle aber dem Publikum die Fähigkeit, richtig berechnete Frachtbriefe von solchen zu unterscheiden, die bemängelt werden können, und die Parteien überweisen demnach den Büreaus ihre sämmtlichen Frachtbriefe. Diese müssen alle genau durchgerechnet werden, obwohl viele keinen Grund zu Beanstandungen und daher im Hinblick auf die eingebürgerte

Gepflogenheit auch zu keiner Entlohnung ergeben. Diejenigen Reklamationen, welche einen Verdienst bringen, bilden nur einen geringen Prozentsatz, und es sei daher begreiflich, dass die Büreaus für ihre Arbeit eine scheinbar hohe Entschädigung verlangen. Sollten jedoch Fälschungen, Unterschlagungen und Hinterziehungen vorkommen, so bieten die Strafgesetze eine vollkommen genügende Handhabe dagegen. Wenn weiter gegen diese Büreaus angeführt wird, dass sie die Transportverwaltungen behelligen, so bezeichnet die Kammer auch diesen Vorwurf nicht als berechtigt. Wenn eine Reklamation durchgeführt werden muss, so liege der Grund darin, dass von Seiten der Transportverwaltung bei der Berechnung der Tarife ein Versehen begangen wurde, und wenn die Thätigkeit der Transportverwaltung in Anspruch genommen wird, um die aus ihren fehlerhaften Berechnungen entstandene Schädigung der Partei gutzumachen, so könne dies nach Ansicht der Kammer nicht als Behelligung bezeichnet werden.

Der Regierungsentwurf bestimme, dass bei der Konzessionirung auf das Bedürfniss nach derartigen Unternehmungen Bedacht zu nehmen sei. Darin läge nach Ansicht der Kammer eine Beschränkung dieser Betriebe auf wenige Individuen oder Unternehmungen, wobei die Landesbehörde gewissermaassen eine moralische Verantwortung für die Konzessionsinhaber übernehme. Die Einführung des Konzessionszwanges müsste aber auch die Befürchtung wachrufen, dass diese Büreaus bald in ein gewisses Abhängigkeitsverhältniss zu den Staatsbahnen gelangen würden. Die Konzessionsinhaber würden in der Vertretung des Rechtes der Parteien höchstwahrscheinlich diesen Bahnen gegenüber nicht mit der im Interesse des Publikums wünschenswerthen Energie auftreten, da sie wegen Behelligung der Bahnverwaltungen die Entziehung der Konzession zu befürchten hätten.

— **Trienter Lokalbahnen.** Die Stadtgemeinde Trient verfolgt, wie bekannt, seit längerer Zeit das Projekt einer elektrischen Bahn von Trient über Lavis und San Michele nach Malé ins Nonsthal, und bewirbt sich um die Konzession für diese Lokalbahnverbindung, welcher übrigens nach dem ursprünglichen Plane der Konzessionsbewerber eine Zweiglinie von Lavis nach Molina ins obere Fleimsthal hätte angefügt werden sollen. Dem Vernehmen nach ist, nachdem das Projekt der erwähnten Zweiglinie aus dem Programm ausgeschieden worden, das von der Stadtgemeinde Trient vorgelegte Finanzirungsprogramm für die elektrische Bahn Trient-Lavis (San Michele)-Malé unter gewissen Vorbehalten von der Regierung grundsätzsätzlich genehmigt worden. Es wird nun wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt" meldet, auf Wunsch der Konzessionsbewerber, und zwar unter Einflussnahme der Staatseisenbahnverwaltung, an die Ausarbeitung des Einzelprojektes geschritten werden. Eine wichtige Vorfrage bildet die Anlage und Kostenbedeckung der elektrischen Kraftanlage in Lavis, sowie die Regelung der Beziehungen derselben zu der Lokalbahn. — Neben dem Projekte der Stadt Trient, betreffend die Herstellung einer elektrischen Bahn von Trient ins Fleimsthal nach Molina, besteht auch ein anderes, von Interessenten der Stadt Bozen ausgehendes Projekt einer Lokalbahnverbindung von Neumarkt nach Predazzo beziehungsweise Moëna. In jüngster Zeit sind dem Eisenbahnministerium auf die Finanzirung dieser Bahn bezügliche Anträge unterbreitet worden, eine Entscheidung in dieser Frage ist in nächster Zeit noch nicht zu gewärtigen.

— **Mühlkreisbahn.** Das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" veröffentlicht eine von der Verwaltung dieser Bahn herrührende eingehende Darstellung der bisher erfolglos gebliebenen Verhandlungen, welche mit der Regierung zunächst wegen Verstaatlichung und sohin wegen Uebernahme des Betriebes durch den Staat geführt worden sind. Die Verwaltung bestreitet, dass sie sich jemals mit einer 3 % Verzinsung der Prioritätsaktien als Entgelt für die Ablösung zufrieden gestellt habe. Sie habe vielmehr den Antrag auf Ablösung der Bahn durch Ausgabe von Titres im gleichen Nennbetrage des 3,5 % staatlichen Investitionsanlehens an die Besitzer ihrer Prioritätsaktien gestellt. Dieser Antrag fand keine Erledigung. Später wurde seitens der Staatseisenbahnverwaltung die Betriebsübernahme gegen Vergütung der Selbstkosten beantragt, wogegen die Gesellschaft die Entrichtung einer festen zur 4 % Verzinsung und Tilgung der Prioritätsaktien ausreichenden Pachtrente beanspruchte; die Erhöhung des Zinsfusses versucht die Verwaltung insbesondere mit dem Hinweise auf die wesentlich besseren Erträgnisse der Bahn zu rechtfertigen, welche schon dermalen ein ungefähr 4 % Erträgniss darstellen. Die Verwaltung bestreitet, dass sie ihre Ansprüche gegenüber der Staatsverwaltung hinaufzuschrauben bestrebt sei sowie dass sie dieselbe auf ganz ungewisse Zukunftspläne stütze. Die Staatsverwaltung hat es, wie hier bemerkt zu werden verdient, ihrerseits an Wohlwollen gegenüber der Gesellschaft nicht fehlen lassen. Es braucht in dieser Beziehung nur auf die so bedeutende Subventionirung des Baues mit dem Betrage von 900 000 fl., auf die Sicherstellung der Verbindung zwischen den gesellschaftlichen Linien und dem Staatsbahnnetze in Linz und auf die bereitwillige Einleitung der Verstaatlichungsverhandlungen selbst verwiesen zu werden. Dagegen sind der Staatsverwaltung, insbesondere bezüglich der Absicht auf die Betriebsübernahme durch das Gesetz bestimmte Schranken gezogen, zumal für die Staatsverwaltung kein Grund vorliegt, den Betrieb unter Bedingungen zu übernehmen, welche dem Staate unverhältnissmässige Opfer auferlegen.

— **Handels- und Eisenbahnakademie in Linz.** Das Gesuch um Errichtung einer Eisenbahnakademie und um Vereinigung derselben mit der Linzer Handelsakademie (vergl. Nr. 57 d. Ztg.) liegt bereits den betheiligten Ministerien vor. Es ist gegründete Aussicht, dass dieses Gesuch eine günstige Erledigung findet und bis Mitte dieses Monats eine diesbezügliche Entscheidung erfolgt. In dieser Voraussicht verlautbart die Akademiedirektion, dass die Aufnahme in die Eisenbahnakademie unter denselben Bedingungen stattfindet wie in die Handelsakademie; nur müssen die Aufnahmebewerber für die Eisenbahnakademie ihre körperliche Eignung zum praktischen Eisenbahnverkehrsdienste durch ein bahnärztliches Zeugniss nachweisen. Nach erfolgreichem Besuch der Eisenbahnakademie wird dem Abgehenden die sofortige Verwendung im Staatseisenbahndienste in Aussicht gestellt.

— **Ungarische Transportsteuer.** Die von einigen Blättern gebrachte Nachricht, dass die ungarische Regierung entschlossen sei, die Transportsteuer aufzulassen, ist irrig, da nur die Transportsteuer, wie bereits in Nr. 56 gemeldet, für die Schifffahrt aufgehoben werden soll. Die Transportsteuer für die Eisenbahnen soll jedoch weiterhin in Kraft bleiben, da die ungarische Regierung auf ein Einkommen, das sich auf über 9 000 000 fl. beläuft, ohne Aussicht auf eine Gegenleistung kaum verzichten könnte.

— **Bestellung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Mit Genehmigung des Handelsministers wurden seitens der ungarischen Staatsbahnen bei der Staatsmaschinenfabrik 20 Schnellzuglokomotiven sammt normalem Tender, ferner 28 Eilgüterzuglokomotiven mit Verbundsystem sammt hierzu gehörigen Tendern in Bestellung gebracht. Die Schnellzuglokomotiven sind bis Ende September, die Güterzuglokomotiven spätestens bis Ende Dezember d. J. abzuliefern.

— **Brand auf Station Ternova.** Wie aus Arad gemeldet wird, verbrannten am 28. Juli d. J. auf der Station Ternova (Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahnen) 50 Wagen, Holz und Gerberlohe im Werthe von 15 000 fl. enthaltend. Der Gesammtschaden beträgt 30 000 fl.

— **Ausfuhr von Milch in gefrorenem Zustande nach dem Oriente.** In Hermannstadt ist auf Anregung des ungarischen Handelsministers ein Komitee von Viehzüchtern in Thätigkeit getreten, dessen Mitglieder in einer vor kurzem einberufenen Versammlung die Verpflichtung übernahmen, eine Menge von vorläufig mindestens 15 000 l Milch, nach der vom schwedischen Ingenier Casse erfundenen Gefriermethode zubereitet, nach Konstantinopel auszuführen, wobei zu bemerken ist, dass die Verladung dieses neuartigen Frachtgutes in gewöhnlichen Güterwagen, also ohne weitere besondere Einrichtung derselben zulässig ist. Zur Erprobung der Widerstandsfähigkeit der gefrorenen Milch gegen Einflüsse der Wärme liess das Komitee eine am 25. Juni verladene Probesendung von Malmö nach Hermannstadt kommen, bei deren im Beisein von Gerichtschemikern am 2. Juli vorgenommenen Untersuchung festgestellt wurde, dass die Milch, welche in den Casse'schen Apparaten bis unter den Gefrierpunkt kondensirt, in walzenförmigen, von isolirenden Filzhüllen umhüllten Blechbehältern für 250 l verpackt und über Kopenhagen, Stettin, Oderberg, Kaschau nach Hermannstadt befördert war, nach erfolgter Aufthauung in warmem Wasser sich als tadellos erwies. (Vergl. Nr. 19 d. Ztg.)

## Vereinsausland.

— Wir haben bereits in Nr. 57 S. 984 d. Ztg. den Tod des Ingenieurs **Nikolaus Riggenbach** gemeldet. Der „Staatsanzeiger für Württemberg" theilt näheres über die Laufbahn dieses verdienstvollen Ingenieurs mit, dem wir das Folgende entlehnen:

Der in Olten verstorbene Erbauer der ersten Rigibahn (Vitznau-Rigikulm) war in Gebweiler (Elsass) geboren, von wo er im Alter von zehn Jahren nach Basel kam, das seine zweite Heimath wurde. Nach einer erfahrungsreichen Lehr- und Wander-

zeit kam er nach Karlsruhe in Kessler's Maschinenfabrik, wo er rasch eine angesehene Stellung errang. Aber erst bei der schweizerischen Centralbahn, welche ihn 1853 als Chef der Maschinenwerkstätte in Olten berief, fand er ein Feld grösserer Thätigkeit. Hier wurde er der Vorkämpfer der Bergbahnen mit Zahnrad- und Drahtseilbetrieb und ersann das Bergbahnsystem, das eine neue Aera des Bahnbetriebes einleitete. Die Rigibahn, die 1871, am 54. Geburtstage des Erbauers, eröffnet wurde, machte Riggenbach zu einem Ingenieur von Weltruf. Nachdem er zwei Jahrzehnte seine Kraft in den Dienst der Centralbahn gestellt, trat er in den Ruhestand, immer noch mit Plänen und Projekten beschäftigt. Er hat seinen Lebensgang in einem prächtigen Büchlein „Erinnerungen eines alten Mechanikers“ geschildert.

— Ueber die schon gemeldete **Eröffnung der elektrischen Vollbahn Burgdorf - Thun** bringt die „Schweizer Bauzeitung“ einen ausführlichen Bericht, wonach sich die Fahrt von Burgdorf nach Thun zu einem förmlichen Triumphzug, die ganze Feier zu einem wahren Volksfest gestaltete. Man erkennt in der Schweiz die Bedeutung dieser ersten grösseren elektrischen Vollbahn in hohem Maasse an. In den Festreden kam der Gedanke, dass die Bahn dereinst das Mittelglied einer Verbindung Basel-Weissenstein-Simplon sein werde, zum Ausdruck. Für den Turistenverkehr ist sie schon jetzt von Bedeutung, da sie den Weg von Basel zum Thunersee und damit zum Berner Oberland abkürzt und gegenüber dem Umweg der Hauptbahn über Bern eine Abwechselung gewährt. Freilich wird sie für den Turisten erst recht werthvoll sein, wenn sie in den Rundreise- und Generalabonnementsverkehr aufgenommen ist.

Ueber die Anlage selbst entnehmen wir unserer Quelle noch folgende Einzelheiten:

Die Bahn Burgdorf-Thun ist, mit Ausnahme der nur 4 km langen Linie Chavornay-Orbe, die erste Normalbahn der Schweiz, die durch elektrische Motorwagen betrieben wird. Sie benutzt bis zur Station Hasle das Gleise der Emmenthalbahn, von dort zweigt sie links ab und mündet in das von der „Biglen“ durchflossene reizvolle und fruchtbare Seitenthal, mit den Ortschaften: Schafhausen, Bigenthal, Walkringen und Biglen, um über Gross-Höchstetten in Konolfingen die Linie Bern - Luzern der Jura-Simplonbahn zu berühren. Vom Bahnhof Konolfingen, der beide Linien bedient, folgt die neue Bahn zuerst dem Laufe des Kiesenbaches und erreicht über Stalden, Diessbach, Brenzikofen, Heimberg und Steffisburg den Bahnhof Thun der schweizerischen Centralbahn.

Die elektrische Energie zum Betrieb der Bahn liefert das Kanderwerk bei Spiez am Thunersee in der Form von Dreiphasenwechselstrom mit einer Spannung von 15 000 Volts. Bis nach Thun wird die Leitung von eisernen Gittermasten und von Thun bis Burgdorf von hölzernen, ausserhalb des Bahnkörpers befindlichen Masten getragen. 14 Transformatorenstationen, mit einer Höchstleistung von 450 Kw, ermässigen die Spannung von 15 000 auf 750 Volt Drehstrom, der für den Betrieb direkt verwendet wird. Die Kontaktleitung besteht aus zwei hart gezogenen Kupferdrähten von 8 mm Durchmesser; die Schienen bilden den dritten Leiter.

Das Rollmaterial der Bahn besteht zur Zeit aus 6 Automobilwagen von 32 t Gewicht und einer entsprechenden Zahl von Anhängewagen. Die Automobilwagen haben 66 Sitzplätze. An jeden Automobilwagen kann auch auf der stärksten Steigung ein gewöhnlicher Wagen von 55 Sitzplätzen II. und III. Klasse oder von 70 Sitzplätzen III. Klasse angehängt werden. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt durchweg 36 km in der Stunde. Sämmtliche Wagen sind mit Hand- und Westinghousebremse ausgerüstet und elektrisch beleuchtet. Die Automobilwagen haben elektrische Heizung, die Anhängewagen Dampf- und elektrische Heizung.

Für den Güterverkehr sind 2 elektrische Lokomotiven vorhanden, deren jede auf den stärksten Steigungen (25 ‰) 100 t befördern kann. Jede dieser Lokomotiven hat 2 Motoren von je 150 PS und sie können entweder mit einer Geschwindigkeit von 18 oder einer solchen von 36 km in der Stunde fahren.

Neben dem elektrischen ist auch noch Dampfbetrieb in Aussicht genommen und man glaubt, dass diese von grosser Umsicht zeugende Maassregel sich in der Zukunft bewähren wird. Denn einerseits ist die Elektrizität allein immer noch vielfachen Zufälligkeiten und Störungen ausgesetzt und es wird Zeiten geben, in welchen man über diese Reserve, die ja von der Emmenthalbahn leicht zu beschaffen ist, froh sein wird; andererseits aber war dadurch die Möglichkeit gegeben, die Anlage nicht auf den Höchstverbrauch von Elektrizität einrichten zu müssen, was die Kosten bedeutend erhöht hätte. In Zeiten grossen Verkehres, wie sie etwa bei Festen und an Sonntagen vorkommen, kann der Dampf der Elektrizität helfend zur Seite stehen. Aus diesem Grunde ist neben der elektrischen Heizung auch noch die Dampfheizung für die Anhängewagen eingerichtet.

Zwischen Burgdorf und Thun sind 13 Zwischenstationen eingeschaltet. Da die Linie 41 km lang ist, so beträgt die mittlere Entfernung von Station zu Station etwa 3 km und es wird somit bei der Zuggeschwindigkeit von 36 km durchschnittlich alle 5 Minuten angehalten. Die Aufnahmegebäude sind einfach, aber hübsch und praktisch ausgeführt. Sämmtliche Stationen sind elektrisch beleuchtet.

— Bezüglich des Bauprojektes für die **Jungfraubahn** bezw. für die Theilstrecke Gletscher-Rothstock-Eigerwand-Eismeer erklärt die Berner Regierung dem eidgenössischen Eisenbahndepartement, dass sie gegen die Genehmigung keine Einwendung erhebe; vorbehalten bleiben die vertraglich zu ordnenden Bestimmungen über die Benutzung des zum Staate Bern gehörenden Bergmassivs. Nachdem der Sommerbetrieb der Theilstrecke der Jungfraubahn kürzlich bis zur Gletscherstation eröffnet worden, wurde beschlossen, diesen Betrieb von etwa Mitte Juli an bis zum Rothwanddurchschlag auszudehnen.

— **Linienführung der Bahn St. Petersburg-Kiew.** Während die Linienführung für den nördlichen Theil der grossen, bereits im Bau begriffenen Linie St. Petersburg-Kiew, nämlich von St. Petersburg über Witebsk bis Shlobin, in der Hauptsache endgültig feststeht, harrt der südliche Theil dieser Hauptbahn von Shlobin bis Kiew nach dieser Richtung hin noch immer der ministeriellen Entscheidung. Im wesentlichen handelt es sich um die Frage, ob dieser Theil der Bahn längs dem linken oder dem rechten Ufer des Dnjepr geführt werden soll. Das Kiewer Börsenkomitee hat nunmehr seine Ansicht endgültig ausgesprochen. Den landwirthschaftlichen Interessen des Kiewer Gouvernements würde nach der Erwägung des Börsenkomitees einzig mit einer das rechte Flussufer entlang gehenden, den Radomyslskschen und den Kiewschen Bezirk durchquerenden Bahnlinie gedient sein, während eine Hauptlinie längs dem linken Ufer weder den allgemeinstaatlichen Interessen, noch den Interessen des Kiewer Gouvernements entsprechen würde, insofern als bei Einhaltung dieser Linienführung die für den Süden und den Südwesten Russlands sehr wichtige Hauptlinie Petersburg-Kiew-Odessa eine grössere Längenausdehnung erhielte und die nördlichen Kreise des Kiewer Gouvernements, welche ohnehin mit sehr unvortheilhaften Verkehrsverhältnissen zu rechnen haben, von der Bahn bei Seite gelassen würden. Das Kiewer Börsenkomitee hofft den örtlichen landwirthschaftlichen Verein für seinen Vorschlag gewinnen zu können, um dann gemeinschaftlich bei der Regierung ein Gesuch zu Gunsten der angedeuteten Linienführung einzureichen. Im Herbst wird im Ministerium der Verkehrsanstalten über die Richtung der Linie Shlobin-Kiew endgültig Beschluss gefasst werden.

Wenn man sich die Eisenbahnkarte ansieht, so scheinen die Erwägungen des Kiewer Börsenkomitees nicht der Begründung zu entbehren, denn rechts vom Dnjepr sind allerdings zur Zeit auf einem sehr grossen Flächenraume keine Eisenbahnen vorhanden.

Es würde also diesem Landestheile ein recht wesentlicher Vortheil zufallen.

— **Wie in Sibirien Eisenbahnunfälle entstehen.** Im April d. J. ereignete sich auf der Jenissei - Irkutskschen Theilstrecke ein Eisenbahnunfall, wobei neun Personen verletzt, der Postwagen und die Wagen der III. Klasse zertrümmert, zwei Lokomotiven und der Gepäckwagen stark beschädigt wurden. Jetzt hat eine Kommission die Ursachen der Katastrophe festgestellt und diese geben ein trauriges Bild. Der Unfall, welcher einen materiellen Verlust von 10 000 R. zur Folge hatte, ist durch den Bruch geborstener Schienen entstanden. Die Kommission fand noch 170 geborstene Schienen im Schienenstrang! (Auf welche Streckenlänge, ist leider nicht gesagt.) Aus welcher Ursache die Schienen geborsten sind, darüber hat die Kommission leider keine Aufklärung gegeben, aber es ist anzunehmen, dass die Schienen infolge ihres leichten Typus der Last eines Bahnzuges nicht widerstehen können, denn die hier verlegten Schienen haben nur ein Gewicht von 18 russischen Pfund (= 7,2 kg) auf den laufenden Fuss (= 30,5 cm), also von 23,5 kg auf das Meter. Aber wie auch die Ursache der Katastrophe zu erklären ist, die Uebelstände müssen gründlich beseitigt werden, damit nicht der Verkehr auf der mittelsibirischen Bahn arge Einschränkungen erfährt.

Wir verweisen übrigens auf unseren Aufsatz in Nr. 44 d. Ztg., aus dem unsere Leser entnommen haben werden, dass der grosse Fehler, den man bei der Wahl des leichten Schienenprofils begangen hat, erkannt ist und man denselben beseitigen wird. Allerdings erfordert das Zeit.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 24. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 11,495 km lange Lokalbahn Laibach (Brezovic)-Oberlaibach — im Betriebe der k. k. priv. Südbahngesellschaft — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Eröffnung von Stationen.**

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. ist der an der Linie Backnang-Bietigheim zwischen den Stationen Marbach a/N. und Kirchberg an der Murr liegende Haltepunkt Erdmannhausen-Rielinghausen für den Personenverkehr, sowie für die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden in beschränktem Umfange eröffnet worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Metz-Suftgen Grenze gelegene Haltepunkt Suftgen, der seither nur für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr gedient hat, wird am 15. August d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 1. August d. J. ist die an der Linie Szeged-Szabadka zwischen den Stationen Horgos und Palics, von der ersteren 9 km und von der letzteren 8 km entfernt gelegene Ausweiche Királyhalom für den Eilgut- und Wagenladungsfrachtgutverkehr eröffnet worden. Von oder nach dieser Ausweiche können Stückfrachtgüter, lebende Thiere, sowie derartige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

**Umbau von Verladerampen.**

Main-Neckarbahn. Auf der Station Ladenburg kann wegen Umbaues der Verladerampe vom 7. August d. J. ab auf die Dauer von 5 Wochen Ver- und Entladung von Fahrzeugen nicht stattfinden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3038 vom 24. Juli d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1896/97 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 28. Juli d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Eröffnung des Personenhaltepunktes Wengern für den Güterverkehr.**

Am 8. August d. J. wird der seitherige Personenhaltepunkt Wengern unseres Bezirks für die Abfertigung von Eil- und Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) mit Ausnahme von Sprengstoffen und Fahrzeugen eröffnet und mit dem Tage in die Gütertarife für den Verkehr mit Stationen der preussischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen und der Militärbahn, für den rheinisch-niederdeutschen Verband, den westdeutschen und mitteldeutschen Privatbahnverkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Juli 1899. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Güterverkehr.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.**

Zum 10. August 1899 werden die Stationen Neureuth (badische Staatsbahn) und Aue (Reichseisenbahnen) mit direkten Entfernungen und Sätzen, ferner Rombach (Reichseisenbahnen) mit Sätzen des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen und Küsten etc.-Stationen aufgenommen. Näheres ist auf den Verbandsstationen zu erfahren.

Hannover, den 27. Juli 1899. (2074)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.**

Der neue Tarif für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau, der nach unserer Bekanntmachung vom 7. Juli d. J. am 1. August d. J. in Kraft tritt, ist erschienen und durch die betheiligten Stationen zum Preise von 2,40 ℳ. zu beziehen.

Dresden, den 31. Juli 1899. (2075)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Main-Neckarbahn-württembergischer Expressgutverkehr.**

Am 1. August d. J. werden die Stationen Buchau, Endersbach, Fellbach und Tuttlingen-Vorstadt der königlich württembergischen Staatsbahnen in den Main-Neckarbahn-württembergischen Expressgutverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 29. Juli 1899. (2076)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. kommen im ostdeutschen Güterverkehr (I/II) von den Stationen Hermania und Schmagorei und im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) von den Stationen Alt-Ranft, Fürstenberg a. O., Königswusterhausen und Pillgram nach Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig, ferner von den genannten Versandstationen im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehr (II/III) bezw. im Güterverkehr der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) nach den Stationen der Strecke Wangerin-Eulenburg neue Frachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von 20 000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation zur Einführung.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 26. Juli 1899. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Theil II, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | Von Skutsch (öst. Nordw. B.) |
|---|---|
| | Pfennig für 100 kg |
| Bienenmühle . . . . . | 109 |
| Langenwolmsdorf . . . | 83 |

Dresden, am 31. Juli 1899. (2078)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die bei Landau gelegene Haltestelle Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen wird mit Geltung vom 1. August 1899 in das 1. Heft des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die um 4 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Landau Hauptbahnhof zu Grunde gelegt.

Strassburg, den 25. Juli 1899. (2079)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Weissenburg i. Westpr. in den in unserm Binnenverkehr bestehenden Ausnahmetarif 5 für gebrannte Steine aufgenommen. Die in Frage kommenden Frachtsätze können bei der genannten Station eingesehen werden.

Danzig, den 28. Juli 1899. (2080)
**Die Direktion**
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

### Rheinisch-westfälisch-belgischer und deutsch-belgischer Viehverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird die Station Ans der belgischen Staatsbahnen in die vorgenannten Verkehre mit nachstehenden Schnittfrachtsätzen von Ans nach den Grenzpunkten Aachen-Bleyberg Grenze, Herbesthal und Venlo einbezogen:

| Bezeichnung der belgischen Station | Uebergang | Entfernung in Kilometer | Sendungen in Eilfracht: Pferde, Ponies, Fohlen in Stallungswagen oder in gewöhnlichen Wagen | Sendungen in gewöhnlicher Fracht: 1 Pferd oder 1 bis 2 Ponies, Fohlen | 2 Pferde oder 3 bis 4 Ponies, Fohlen | 3 Pferde oder 5 bis 6 Ponies, Fohlen | 4 Pferde und mehr in einem Wagen ohne Rücksicht auf dessen Ladefläche |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Frachtsätze für je angefangene 3 Stück in Francs | für die Sendung in Francs | | | |
| 1. | 2. | 3. | 4. | 5. | 6. | 7. | 8. |
| Ans . . . | Bl. | 59 | 29,60 | 10,10 | 15,10 | 20,20 | 25,20 |
| | H. | 45 | 24,00 | 8,40 | 12,60 | 16,80 | 21,00 |
| | V. V. | 111 | 47,60 | 15,30 | 22,90 | 30,50 | 38,10 |

Für die Strecken von den rheinisch-westfälischen bezw. deutschen Stationen bis zu den Schnittpunkten kommen die im rheinisch-westfälisch-belgischen bezw. deutsch-belgischen Viehtarif Theil II vom 1. Mai 1894 enthaltenen Schnittsätze zur Anwendung.

Köln, den 27. Juli 1899. (2081)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

### Gruppentarif VI.

Die Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz auf Entfernungen von 1—50 km wird mit sofortiger Geltung geändert, wie folgt:

| km | Frachtsatz |
|---|---|
| 1 | *) |
| 2 | 0,06 ℳ für 100 kg |
| 3—50 | *) |

*) Auf diese Entfernungen wird die Fracht nach den Bestimmungen und zum Satze des Spez.-Tarifs III berechnet.

Frankfurt a/M., den 25. Juli 1899. (2082)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

### Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. August 1899 tritt zu dem Tarifheft 1 für den vorgenannten Verkehr der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Aenderungen der Besonderen Tarifvorschriften, direkte Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu aufgenommene Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und die Stationen Rückersdorf-Oppelhain des Direktionsbezirks Halle und Hergershausen des Direktionsbezirks Mainz, ferner Frachtsätze des neuen Ausnahmetarifs 5b für Steine im Verkehr mit der Station Probstzella des Direktionsbezirks Erfurt, Aenderungen von Stationsnamen und sonstige Aenderungen, die zum Theil bereits schon früher veröffentlicht worden sind.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Sätze noch bis zum 15. September 1899 in Gültigkeit. Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.

Mainz, den 26. Juli 1899. (2083)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

Im Gütertarif für die Gruppe IV — Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster — und im Gütertarif für den nordwestdeutsch-mitteldeutschen Güterverkehr treten am 15. August d. J. für den Verkehr mit der Station Neubeckum des Direktionsbezirks Hannover für verschiedene Verkehrsbeziehungen anderweite gekürzte Tarifkilometer in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und die Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Hannover, den 29. Juli 1899. (2084)

Königliche Eisenbahndirektion.

### Saarkohlentarif nach Stationen der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die an der Neubaustrecke Wörth a. d. Sauer-Lembach der Reichseisenbahnen gelegenen Stationen Langensulzbach, Mattstall und Lembach für den Empfang von Kohlen in den Saarkohlentarif Nr. 9 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (2085)

St. Johann-Saarbrücken, 28. Juli 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

### Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. wird der Artikel Reis unter die Güter der Abtheilung I des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Getreide usw.) der südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefte I A und I B (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) eingereiht und zwar im Heft I B mit dem Zusatz: „nur im Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, sowie der pfälzischen Bahnen.“

Karlsruhe, den 27. Juli 1899. (2086)

Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

### Württ.-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. August d. J. treten an Stelle der im württ.-schweizerischen Getreide- etc. Ausnahmetarif (Verkehr mit der schweizer. Centralbahn, der aargauischen Südbahn, der Seethalbahn und der Emmenthalbahn) vom 1. September 1896 für die Station Ulm enthaltenen Taxen neue ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 25. Juli 1899. (2087)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

---

### Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. gelangen für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen den Stationen Saarau (Direktionsbezirk Breslau) und Zwickau in Sachsen (Sächs. Staatsbahn) die nachstehenden direkten Frachtsätze bezw. Entfernung zur Einführung:

für Pferde in gewöhnlichen Vieh- bezw. Güterwagen 10,15 ℳ,
für sonstiges Vieh:
in einbödigen Wagen . . 7,52 „
„ mehrbödigen Wagen . 9,95 „
für 1 qm Bodenfläche.

Die Entfernung zwischen Saarau und Zwickau beträgt 390 km.

Breslau, den 24. Juli 1899. (2088)

Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

### Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Tarif vom 1. Juli 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. August 1899 werden die Stationen Buchhaus, Epprechtstein, Kleinschloppen, Markt Kirchenlamitz und Weissenstadt der Lokalbahn Kirchenlamitz-Weissenstadt in den Tarif aufgenommen.

München, den 27. Juli 1899. (2089)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

### Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1899 bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, Aufnahme neuer Stationen und Erweiterung der Ausnahmetarife.

München, den 26. Juli 1899. (2090)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

### Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August l. J. gelangen für die Beförderung von Bord-, Pflaster- und Saumsteinen von Andorf, Schärding und Taufkirchen nach Lochhausen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 25. Juli 1899. (2091)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

### Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 16. September d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 6 für die Beförderung von Mineralölrückständen (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) usw. von Godramstein, Station der pfälzischen Eisenbahnen, nach einzelnen Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken aufgehoben. (2091a)

St. Johann-Saarbrücken, 25. Juli 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.**

Zum Gütertarif tritt am 1. August d. J. der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis zum 15. September d. J. gültig.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Altona, den 26. Juli 1899. (2092)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).**

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die an der Bahnstrecke Bolkenhain-Merzdorf des Direktionsbezirks Breslau gelegenen Haltestellen Alt-Röhrsdorf und Thomasdorf, sowie die zwischen Zielenzig und Schermeisel gelegene Haltestelle Gleissen des Direktionsbezirks Posen in dem obigen Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 25. Juli 1899. (2093)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen**

Der im Gütertarif für den badischen Binnenverkehr enthaltene Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Getreide usw. nach der Schweiz ist bezüglich des Frachtgegenstandes Mühlenerzeugnisse durch den Zusatz „aus den unter diesen Ausnahmetarif fallenden Getreidearten“ ergänzt worden.

Karlsruhe, den 27. Juli 1899. (2094)
Gr. Generaldirektion.

---

**Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.**

Zum Tarifheft 2 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag XXXII in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere aber anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Bodenbach und Tetschen, Ebersbach, Reichenberg und Warnsdorf.

Insoweit durch diese anderweiten Frachtsätze für Bodenbach usw. Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 16. September 1899 an.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 29. Juli 1899. (2095)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien.**

Insoweit in den Binnenverkehren der deutschen Eisenbahnen sowie im Wechselverkehr derselben untereinander und mit den auf deutschem Gebiet belegenen Stationen der niederländischen Eisenbahnen der Ausnahmetarif für Wegebaumaterialien in Geltung ist, erhalten die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs unter Ziffer 1 und 2 vom 1. August d. J. ab folgende geänderte Fassung:

1. Für Materialien, wie beispielsweise Grand, Kies, Sand, rohe Steine (rohe Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge), Steinschrotten einschliesslich des Steingrobschlags in unregelmässigen Stücken zur Herstellung von sogenannten Kleinpflaster und Chausseen, Schlacken und Ziegelbrocken, die nachweislich zur Herstellung und Unterhaltung der dem öffentlichen Verkehr innerhalb des Deutschen Reiches dienenden, befestigten, ungepflasterten oder gepflasterten, aber nicht mit Reihenpflaster versehenen und nicht asphaltirten Wege-, auch Chausseeflächen bestimmt oder verwendet sind, wird die Fracht nach dem im Kilometerzeiger (E) angegebenen Entfernungen zu den nachstehend aufgeführten Frachtsätzen berechnet.

2. Auf Asphalt, Cement, Eisen und Holz (für Eisen- oder Holzpflaster), Klinker, Pflastersteine (bearbeitete d. h. nicht blos roh gespaltene), Trass und Ziegelsteine finden diese Frachtsätze keine Anwendung.

Der Frachtberechnung wird mindestens das Ladegewicht der gestellten Wagen zu Grunde gelegt, hierbei jedoch für Wagen mit anderem Ladegewicht als 10, 12,5 und 15 t

a) das Ladegewicht von mehr als 10 t, aber weniger als 12,5 t nur für 10 t,
b) das Ladegewicht von mehr als 12,5 t, aber weniger als 15 t nur für 12,5 t

gerechnet.

Stellt sich indess das danach festgesetzte Ladegewicht der Wagen niedriger, als das wirklich verladene Gewicht, so wird die Fracht des Ausnahmetarifs für das letztere berechnet.

Ergibt die Berechnung für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Bestimmungen und zu den Sätzen des Spezialtarifs III eine niedrigere Fracht, so wird nur diese erhoben.

In Uebereinstimmung hiermit ist der letzte Satz der Verwendungsbescheinigung zu ändern, wie folgt:

Der bezeichnete Weg ist weder mit Reihenpflaster versehen oder asphaltirt, noch zur Reihenpflasterung oder Asphaltirung bestimmt.

Berlin, den 29. Juli 1899. (2096)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

---

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Spiritus treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Olmütz St. E. G. | 160 ₰ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | |
| von Olmütz St. E. G. | 155 „ |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Olmütz St. E. G. | 207 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 29. Juli 1899. (2097)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.**
(Frachtsätze für Getreide etc. nach Hamburg seewärts.)

Ab 10. August d. J. bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember d. J. finden die im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 154—164 enthaltenen, für Getreide, Mahlprodukte etc. im Rückvergütungswege für Sendungen nach den Niederlanden, Belgien oder Frankreich geltenden Frachtsätze unter den auf Seite 148 des genannten Tarifes angegebenen Bedingungen (Kontrolbestimmungen) und gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Schiffsconnossements für die Verschiffung von Hamburg oder Harburg seewärts auf Sendungen mit der Bestimmung für Hamburg trs. oder Harburg trs. seewärts Anwendung.

Wien, am 26. Juli 1899. (2098)
Die k. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Lungitz, „ St. Georgen a/d. Gunsen | 87 ₰ |
| Nach Aussig-Landungsplatz | |
| von Lungitz, „ St. Georgen a/d. Gunsen | 92 ₰ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | |
| von Lungitz, „ St. Georgen a/d. Gunsen | 82 ₰ |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Lungitz, „ St. Georgen a/d. Gunsen | 112 ₰ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 29. Juli 1899. (2099)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Tariftheil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangen für den Transport von Gasreinigungsmasse bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung und zwar:

| zwischen der Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände der St. E. G. und | Frachtsätze in Mark für 100 kg |
|---|---|
| Düsseldorf-Bilk, „ -Grafenberg, „ -Hafen | 2,44 |
| „ -Derendorf | 2,43 |

Das Auf- und Abladen der Sendungen haben die Parteien auf eigene Kosten zu besorgen. Auf den bezüglichen Frachtbriefen hat die „Gemeinde Wien-städtische Gaswerke“ als Empfänger bezw. Absender zu erscheinen. Die Sendungen müssen mit direkten, nach der Bestimmungs-

station „Verrechnungsstelle Wien-Erdbergerlände" lautenden Frachtbriefen aufgeliefert werden.

Wien, am 25. Juli 1899. (2100)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Personen- und Gepäckverkehr.

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Ausgabe eines neuen Personen- und Gepäcktarifes für die ungarischen Linien.

Am 1. September l. J. tritt auf den ungarischen Linien der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein neuer Personen- und Gepäcktarif in Kraft, durch welchen der vom 1. April 1894 auf den genannten Linien gültige Personen- und Gepäcktarif sammt den Nachträgen I bis III ausser Kraft gesetzt wird.

Der einen ergänzenden Theil dieses Tarifes bildende, vom 1. Januar 1894 gültige Anhang (Zonentabellen und Kilometerzeiger) bleibt auch weiterhin in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Direktion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária-Valéria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 20. Juli 1899. (2101)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

## 4. Verdingungen.

Die Lieferung und fertige Aufstellung einer Dampfschiebebühne mit versenkten Geleisen von 16,150 m Fahrschienenlänge, Normalkonstruktion der preussischen Staatseisenbahn Blatt 42—49, für den Bahnhof Dortmund B. M. soll vergeben werden.

Besondere Lieferungsbedingungen nebst Angebotformularen und Zeichnungen (letztere nur soweit der Vorrath reicht) sind vom Herrn Eisenbahn-Sekretär Stangnowski hier, Hamburgerstrasse 30 gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 21 ℳ (nicht Briefmarken) zu beziehen. Bei portofreier Rücksendung der Zeichnungen werden 20 ℳ durch Postanweisung zurückvergütet, falls der Zuschlag nicht ertheilt wird.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote, sind bis zum 16. August, Vormittags 11 Uhr einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Bieter stattfindet. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Dortmund, den 25. Juli 1899. (2102)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

---

Die Lieferung von
20 Stück vierachsigen Personenzugs-Verbundlokomotiven
soll vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen im Werkstättenbüreau der unterzeichneten Generaldirektion, Strehlenerstrasse 1 hier, zur Ansicht aus, können auch von dieser Stelle gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lokomotiven" versehen bis zum
25. August 1899, Mittag 12 Uhr,
bei der unterzeichneten Generaldirektion einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt am 25. August, Nachm. 2 Uhr, an Generaldirektionsstelle in Gegenwart etwa erschienener Anbieter. Die Anbieter bleiben bis zum 23. September 1899 an ihr Angebot gebunden und haben bei Nichtberücksichtigung ihres Angebotes eine Benachrichtigung nicht zu erwarten.

Dresden, am 21. Juli 1899. (2103)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

---

Die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, Staaker- und Dachdeckerarbeiten für den Neubau eines Dienstgebäudes auf dem Stettiner Bahnhofe in Berlin, enthaltend rd. 1250 cbm Mauerwerk, 40 cbm Holzlieferung, 52 t eiserner Träger und 620 qm Dachfläche sollen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 16. August 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift
„Angebot auf Maurer- etc. Arbeiten für den Neubau des Dienstgebäudes auf dem Stettiner Bahnhof"
versehen an uns Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 4,0 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Die Zeichnungen liegen ausserdem im technischen Büreau Zimmer 348 zur Einsicht aus. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 2,0 ℳ für das Stück. Zuschlagsfrist: 2 Wochen.

Berlin, den 24. Juli 1899. (2104)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Verdingung der Lieferung von 201 400 Rollen Papierstreifen für Telegraphenapparate für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken in 6 Loosen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Papierstreifen" versehen bis zum 15. August 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 29. August 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 28. Juli 1899. (2105)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung und betriebsfähige Verlegung der r. 536 m langen Krahnleitung für die Wasserstation auf Bahnhof Willenberg (Neubaulinie Neidenburg-Ortelsburg) soll einschl. Erdarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Ortelsburg zur Einsicht der Bewerber aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden — soweit der Vorrath reicht — von dem Centralbüreau hierselbst für 2,20 ℳ für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des gegebenen Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot für die Krahnleitung auf Bahnhof Willenberg" bis spätestens zum Termin den 25. August, Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2106)

Königsberg, den 22. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von Altpapier.**

Das bei unserer Güterabfertigungsstelle in Mainz lagernde Altpapier soll verkauft werden, und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| ungefähr | 48 300 kg | unter der Bedingung des Einstampfens, |
| „ | 5 100 „ | zur freien Verwendung, |
| „ | 1 500 „ | alte Bücherdeckel, |
| „ | 4 500 „ | Korbmakulatur und |
| „ | 7 800 „ | alte Fahrkarten. |

Die Gebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf von Altpapier" bis zum 10. August d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden. Die Eröffnung der Gebote erfolgt zu dem bezeichneten Zeitpunkt. Zuschlagsfrist bis 20. August d. J. Die Verkaufsnachweisung nebst Gebotbogen und die Bedingungen können bei unserem Centralbüreau eingesehen oder gegen postfreie Einsendung von 25 ₰ in baar von dort bezogen werden.

Mainz, den 26. Juli 1899. (2107)
Königl. preuss. und grossh. hessische Eisenbahndirektion.

---

Die auf Bahnhof Blankenburg a. Harz lagernden Altmaterialien als:

a) Oberbaumaterial.

| | | |
|---|---|---|
| 1. | 12 500 kg | Eisenschienen aus Schweisseisen in Längen von 1,00 bis 6,59 m, |
| 2. | 1 100 „ | Stahlschienen in Längen von 0,40 bis 3,45 m, |
| 3. | 18 000 „ | flusseis. Schwellen, |
| 4. | 400 „ | Gussstahl-Weichenzungen, |
| 5. | 1 500 „ | Kleineisenzeug; |

b) Werkstattsmaterialien.

| | | |
|---|---|---|
| 6. | 13 125 kg | Stahlguss-Bremsklötze, |
| 7. | 10 000 „ | Schmiedeeisen (Schrott- und Wagentheile), |
| 8. | 3 040 „ | Flusseisen (Wagentheile), |
| 9. | 1 500 „ | Kastengusseisen (Achsbuchsen, Bufferhülsen, Wagentheile), |
| 10. | 400 „ | Federstahl (Bufferspiralfedern); |

c) sonstiges Alteisen.

11. 600 kg Gusseisen (Ofentheile etc.) sollen verkauft werden. Preisangebote sind bis 15. August cr. bei uns einzureichen.

Das Material wird frei Wagen Bahnhof Blankenburg a. Harz gegen Vorausbezahlung verkauft. Zuschlag erfolgt bis 20. August cr. Abnahme hat bis spätestens 15. September cr. zu erfolgen.

Halberstadt Harz, den 25. Juli 1899. (2108)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 59. | 5. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Konkurrenz der englischen Küstenschifffahrt mit den Eisenbahnen.

Von Professor **Gustav Cohn** in Göttingen.

I.

In meinen „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik“ (1875, Band II, S. 322—342) habe ich aus Anlass meiner Erörterung der Konkurrenz zwischen den Eisenbahnen und den anderen Verkehrsmitteln auch die Konkurrenz der Küstenschifffahrt in Betracht gezogen.

Es ergab sich das überraschende Resultat, dass nicht nur die Binnenwasserstrassen Englands durch die Eisenbahnen im Güterverkehre geschlagen waren, sondern dass auch die offene unentgeltliche Strasse der See durch die kostbare Eisenstrasse wo nicht geschlagen, doch in ihrer Bedeutung erheblich herabgesetzt war. Ein Ergebniss, doppelt und dreifach bemerkenswerth in einem Lande mit den eigenthümlichen Vortheilen der insularen Lage und der reichlichen Gelegenheit der Küstenschifffahrt.

Als Beweis für diese Ansicht dienten die folgenden Thatsachen.

Die Summe des Tonnengehaltes der Fahrzeuge, welche mit Ladungen aus einem britischen Hafen in einen anderen britischen Hafen (coastwise) einliefen, war im Jahre

1840: . . 10 700 000 t,
1866: . . 18 600 000 „
1872: . . 18 000 000 „

In denselben Jahren war der Tonnengehalt der mit Ladungen aus fremden Häfen eingehenden Schiffe (einschliesslich der englischen Kolonien)

1840: . . 4 100 000 t,
1866: . . 13 300 000 „
1872: . . 17 900 000 „

Während also erst 1872 der Tonnengehalt der „grossen Schifffahrt“ Englands den Tonnengehalt der Küstenschifffahrt erreicht durch eine rapide Steigerung von 1840—1872 auf das Vier- bis Fünffache des anfänglichen Tonnengehaltes, kommt 1866—1872 der Tonnengehalt der Küstenschifffahrt zum Stillstande, ja zum Rückgange.

Hieran reiht sich die Beobachtung, dass gegen 18 000 000 t der Küstenschifffahrt die englischen Eisenbahnen im Jahre 1872 an Gütern 179 000 000 t beförderten.

Hierzu kam ferner die Thatsache, dass ein Hauptartikel der englischen Küstenschifffahrt seit dem Zeitalter der Eisenbahnen überhaupt keinen Zuwachs (oder keinen nennenswerthen Zuwachs) auf dem hauptsächlichen Gebiete seiner Seezufuhr gezeigt hatte.

Im Jahre 1836 betrug die Zufuhr von Kohlen im Hafen von London durch Küstenfahrzeuge

(in 8 162 Schiffen) 2 398 352 t,
im Jahre 1872: 2 548 918 „
„ „ 1873: 2 665 680 „

Zu gleicher Zeit war die Kohlenzufuhr auf den Eisenbahnen nach London von 2 700 000 t im Jahre 1865 auf 5 200 000 t im Jahre 1873 gestiegen.

Der Werth der britischen Ausfuhr war 1836—1872 von 53 000 000 £ auf 256 000 000 £ gestiegen und zumal die Masse der Kohlenausfuhr nach dem Auslande auf das Fünfzehnfache (1836: 916 868 t; 1872: 13 198 494 t).

Bei der Aneinanderreihung dieser Thatsachen, bei welchen es sich ja natürlich nicht um direkte Beweise, sondern nur um Deutungen von Gesammtwirkungen handeln konnte, um den Nachweis von Wahrscheinlichkeiten vorwaltender Tendenzen der

Entwickelung habe ich auch die Entwickelung des Tonnengehaltes der englischen Rhederei für Küstenschifffahrt und für grosse Fahrt erwähnt, welche ihrerseits den Eindruck der anderen Thatsachen nur bestätigte, und habe diese letzteren Zahlen, fortgeführt auf die Gegenwart in meinem „System der Nationalökonomie“, Bd. III: „Nationalökonomie des Handels und Verkehrswesens“ (1898, S. 832) reproduzirt.

Im „Home Trade“ (Küstenschifffahrt) waren beschäftigt:

| Jahr | Segelschiffe t | Dampfschiffe t | zusammen t |
|---|---|---|---|
| 1856 . . . . | 719 860 | 67 616 | 787 476 |
| 1867 . . . . | 839 523 | 154 244 | 993 767 |
| 1896 . . . . | 449 192 | 421 404 | 870 596 |

Dagegen im „Foreign Trade“ (auswärtiger Seehandel)

| Jahr | Segelschiffe t | Dampfschiffe t | zusammen t |
|---|---|---|---|
| 1856 . . . . | 2 942 674 | 247 337 | 3 190 011 |
| 1896 . . . . | 2 144 235 | 5 661 572 | 7 805 807 |

Ich habe aus diesen Zahlen, Hand in Hand mit den voraufgehenden Daten, die „Verkrüppelung“ der englischen Küstenschifffahrt gefolgert und habe die übermächtige Konkurrenz der Eisenbahnen als Grund dafür bezeichnet, ganz im Einklange mit meinen älteren Darlegungen in den „Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik.“

II.

Dicke Bücher werden nicht gern gelesen, und die dicken Bücher unseres Faches werden von den Interessenten unserer wirthschaftlichen Kämpfe meistens nur zu dem Zwecke durchgeblättert, eine Seite aufzuschlagen, aus welcher sie Waffen für den Kampf sich holen können.

So ist kürzlich jene (hier wiedergegebene) kleine Tabelle aus ihrem Dunkel in das Licht des Tages hervorgezogen worden und jetzt erst ist ihr auch der Gegner erstanden, nachdem sie ein Vierteljahrhundert ein stilles unangefochtenes Dasein geführt hat.

In dem Sonderabdruck (Nr. 138, 1899) des „Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt“ hat Herr Major Victor Kurs seine Einwendungen erhoben. Und zwar die folgenden:

Er weist darauf hin, dass man in der Seeschifffahrt die Dampfschifftonnen gleich drei Segelschifftonnen rechnet, und will für die Küstenschifffahrt das Verhältniss auf vier erhöhen. Er rechnet auf Grund dieser Ansätze die obige Tabelle um und erhält das Resultat, dass der Tonnengehalt der englischen Küstenschifffahrt von 990 324 t im Jahre 1856 auf 2 134 808 t im Jahre 1896 gestiegen ist, zugleich aber der Tonnengehalt der grossen Fahrt von 3 684 685 t auf 19 128 951 t.

Die Folge dieser Umrechnung ist, wie man sieht, eine Verdoppelung des Tonnengehaltes der Küstenfahrer neben einer mehr als Verfünffachung des Tonnengehaltes der grossen Schifffahrt.

Ich will an dieser Umrechnung nichts beanstanden und will sie bestätigen, und kann nicht beanstanden, dass danach das Bild der Entwickelung der Küstenschifffahrt sich günstiger darstellt.

Was ich aber bestreite, ist, dass dadurch etwas Wesentliches an meiner Darlegung geändert wird. Es muss nämlich auch jetzt noch die Behauptung aufrecht erhalten werden, dass die englische Küstenschifffahrt in ihrer Entwickelung verkrüppelt ist. Und das will ich beweisen, indem ich diese Entwickelung vergleiche mit den Zahlen der deutschen Küstenschifffahrt, für welche die natürlichen Bedingungen augenscheinlich so viel ungünstigere sind als diejenigen der englischen Küste.

Der Schiffsverkehr der englischen Küstenschifffahrt hat betragen in Tonnen

| | |
|---|---|
| 1856 . . . . . | 15 217 244 |
| 1897 . . . . . | 32 071 370. |

Und wie hat sich in denselben Jahrzehnten der Seeverkehr zwischen deutschen Häfen entwickelt?

Ich gehe aus naheliegenden Gründen nicht eben so weit in der Zeit zurück wie für die englische Küstenschifffahrt und begnüge mich mit der Entwickelung der Jahre 1873—1897.*)

Es sind mit Ladung angekommen

| Jahr | Schiffe | Reg.-Tons |
|---|---|---|
| 1873 | 16 059 | 659 102 |
| 1897 | 38 671 | 3 033 145 |

also in 24 Jahren eine Verfünffachung des Tonnengehaltes; in England in 40 Jahren eine Verdoppelung.

Und Hamburg**) allein zeigt folgende Zahlen:

Angekommene Seeschiffe von deutschen Häfen im Durchschnitt der Jahre

| | | |
|---|---|---|
| 1871—80 . . . | 1 254 mit | 123 330 Reg.-Tons |
| 1898 . . . . | 4 533 „ | 686 960 „ |

d. h. reichlich dasselbe Verhältniss der Verfünffachung in derselben Frist.

Es ist aber die Gesammtentwickelung der Seezufuhr in deutschen Häfen und in Hamburg allein (von der Küstenschifffahrt abgesehen) in derselben Frist nur die folgende gewesen:

In deutschen Hafenplätzen sind angekommen mit Ladungen

| | |
|---|---|
| 1873: . . . . . . . . . | 4 942 101 Reg.-Tons, |
| 1897: . . . . . . . . . | 12 272 183 „ |

in Hamburg sind angekommen

| | |
|---|---|
| 1871—80 im Durchschnitt | 2 081 924 „ |
| 1898: . . . . . . . . . | 6 667 158 „ |

d. h. für alle deutschen Hafenplätze eine Steigerung im Verhältnisse von $1:2^1/_2$,

für Hamburg allein eine Steigerung im Verhältniss von von $1:3^1/_3$.

Gegenüber der Verdoppelung des Tonnengehaltes der Küstenschifffahrt in England während der 40 Jahre 1856—96 hat die Entwickelung des Tonnengehaltes der grossen Schifffahrt von England während des gleichen Zeitraumes betragen:

Es liefen mit Ladung in die Häfen der Vereinigten Königreiche britische und fremde Schiffe ein, welche aus fremden Ländern und britischen Kolonien kamen:

| | |
|---|---|
| 1856: | 8 241 664 Tons |
| 1870: | 14 910 742 „ |
| 1883: | 26 310 318 „ |
| 1896: | 33 479 592 „ |
| 1897: | 34 636 151 „ |

d. h. eine Steigerung im Verhältniss von 1:4.

Zur Ergänzung der hier vorgeführten Zahlen mag dasjenige dienen, was ich in meiner älteren Schrift aus den englischen Blaubüchern (den parlamentarischen Untersuchungen und den Ermittelungen der königlichen Untersuchungskommission)

*) Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Berlin 1884. 1899.

**) Hamburgs Handel und Schifffahrt. 1898. Tabellarische Uebersichten des Hamburgischen Handels, zusammengestellt von dem Handelsstatistischen Büreau. 1899.

damals entnommen habe. Es ist meine Absicht, aus neueren ähnlichen Quellen das damals Gefundene weiter zu führen, soweit neuere Quellen fliessen und es überhaupt noch einer ferneren Ergänzung bedarf.

Für heute stelle ich einige Zahlen zusammen, welche die älteren Angaben weiterführen:

Kohlenzufuhr nach London

| Jahr | zur See | durch Eisenbahnen |
|---|---|---|
| 1861 . . | 3 567 002 Tons | 1 650 000 Tons |
| 1873 . . | 2 665 680 „ | 5 200 000 „ |
| 1889 . . | 4 767 876 „ | 7 870 248 „ |

Göttingen, 16. Juli 1899.

---

## Schweizerische Generalabonnements.

Die Einrichtung der schweizerischen Generalabonnements ist über Erwarten schnell bekannt geworden; sie hat während der kurzen Zeit ihres Bestandes schon so wesentliche Fortbildung und Ergänzung erfahren, dass eine Berichterstattung über diesen Gegenstand neues Interesse finden wird.

Schon seit 1891 hatten die schweizerischen Bahnen auf einem über 3 000 km umfassenden Netze den häufig reisenden Personen in der Weise Taxerleichterungen gewährt, dass für die Dauer von 3, 6 oder 12 Monaten Abonnementskarten zu ermässigtem festen Preise ausgegeben wurden. Um zur Fahrt berechtigt zu sein, musste der Abonnent indessen ausserdem im Besitze einer gewöhnlichen Fahrkarte (einfacher Fahrt oder Hin- und Rückfahrt) zur halben Taxe für die zu befahrende Strecke sein. Die Fahrkarten zur halben Taxe waren an der Billetkåsse unter Vorweisung der Abonnementskarte zu lösen und wurden vor der Abgabe auf der Rückseite mit einem Stempel versehen.

Ueber diese Abonnements äusserte sich die schweizerische Nordostbahn, dass sie zwar eine nicht unbeträchtliche Frequenz aufzuweisen hätte, dass aber dieser Einrichtung gerade das fehle, was ausser der Preisermässigung die Annehmlichkeit für den Reisenden bilden solle — der Wegfall des Lösens besonderer Fahrkarten und die freie Bewegung; zudem sei der Apparat für die Verwaltungen zu verwickelt, weil er das Rechnungsgeschäft der Stationen zu sehr belaste und die Abrechnung sich äusserst umständlich gestalte.

Diese Schwierigkeiten, ferner das Bestreben, den Abonnenten das Reisen möglichst bequem zu machen und ihnen das lästige Warten und Drängen an den Schaltern zu ersparen, endlich die günstigen Erfahrungen, welche in anderen Ländern, so auf den königlich württembergischen und belgischen Staatsbahnen, mit den Landeskarten gemacht worden waren, veranlassten die genannte schweizerische Verwaltung, die Initiative zu ergreifen zur Schaffung eines Ausweises, welcher die Person, auf deren Namen er ausgestellt wird, innerhalb eines angegebenen Zeitraumes und in der entsprechenden Klasse zu beliebigen Fahrten mit den allgemein zur Personenbeförderung dienenden Zügen und Dampfbooten auf den Strecken ihres Netzes berechtigt (vergl. Nr. 3 Jahrg. 1898 d. Ztg.). Einem solchen Ausweis wurde der Name „Generalabonnement“ gegeben.

Bald stellte sich heraus, dass die Einführung von Generalabonnements für das Gesammtgebiet des schweizerischen Eisenbahnverbandes angestrebt werden müsse und dass es, nachdem die Verstaatlichung der Hauptbahnen beschlossen wurde, keinen rechten Sinn mehr habe, noch neue Generalabonnements nur für die Netze einzelner Verwaltungen zu schaffen. Neben den einen Ersatz für die Abonnements auf Fahrkarten zur halben Taxe bietenden Generalabonnements für 3, 6 und 12 Monate wurden, um dem vorhandenen Bedürfniss nach einem Abonnement zu billigem Preise auf kurze Zeit entgegenzukommen, auch solche für 15 und 30 Tage (nicht für einen Monat, da dessen Zeitraum zwischen 28 und 31 Tagen wechselt) erstellt.

Bevor zur Tarifbildung geschritten werden konnte, waren vor allem zwei Punkte zu bereinigen: die Festsetzung der Taxen und die Art und Weise der Vertheilung des Ertrages auf die einzelnen betheiligten Transportanstalten.

In der Hauptsache hielt man sich dabei an die Grundlagen, die für die bereits erwähnten Abonnements zum Bezuge halber Fahrkarten schon vorhanden waren. Diese Karten hatten Gültigkeit auf dem ganzen Netze des schweizerischen Eisenbahnverbandes sowie auf einigen kleineren Bahnunternehmungen in einem Gesammtumfange von 3 175 km und kosteten in fester Taxe, welche für die I., II. und III. Klasse im Verhältniss von 10 : 7 : 5 festgesetzt war:

| | I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| für 3 Monate . . . . | 90 | 63 | 45 |

Bei diesen Abonnements hatte ein Reisender Vortheil, sobald er für halbe Fahrkarten mehr als obige Beträge ausgegeben hatte. Demnach, so wurde gefolgert, käme kein Abonnent zu Schaden, wenn ihm an Stelle eines Abonnements für halbe Fahrkarten ein Generalabonnement gegeben würde:

| | I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| auf 3 Monate für . . | 180 | 126 | 90 |

Dagegen kämen bei solchen Taxen die schweizerischen Verwaltungen zu Schaden bei allen Abonnenten, welche bisher von ihren Abonnements Vortheil gezogen haben und die unstreitig die Mehrzahl bilden. Diese Taxen müssten also für ein schweizerisches Generalabonnement als etwas niedrig angesehen werden; wiederum könnten sie wohl nicht gut höher festgesetzt werden als auf das Dreifache der festen Taxen für die Abonnements zum Bezuge halber Fahrkarten, d. h.:

| | I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| für 3 Monate auf . . | 270 | 189 | 135 |

Einerseits unter Berücksichtigung des bisher eingehaltenen Rechnungsgrundsatzes, dass eine zunehmende Ermässigung im Verhältniss der wachsenden Abonnementsdauer eintreten solle, andererseits im Hinblick auf den durch Generalabonnements einzelner Bahnen eingeräumten Rabatt wurden schliesslich die Preise der Generalabonnements festgesetzt wie folgt:

a) für eine Person:

| gültig für | in I. Klasse | II. Klasse | III. Klasse |
|---|---|---|---|
| | Francs | | |
| 15 Tage . . . . . zu | 60 | 42 | 30 |
| 30 „ . . . . . „ | 100 | 70 | 50 |
| 3 Monate . . . . „ | 240 | 170 | 120 |
| 6 „ . . . . „ | 380 | 270 | 190 |
| 12 „ . . . . „ | 600 | 420 | 300 |

b) für zwei Personen in derselben Geschäftsfirma:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 12 Monate . . . . zu | 800 | 560 | 400 |

Die Abonnements für zwei Personen dürfen jeweilig nur von einer der berechtigten Personen benutzt werden.

Der zweite Punkt betrifft die Vertheilung des Ertrages. Die Verrechnung des Ertrages aus den halben Fahrkarten wurde in gleicher Weise vollzogen wie diejenige für die ge-

wöhnlichen Personenfahrkarten, doch fand eine besondere Rapportirung dieser halben Fahrkarten statt; die Vertheilung der festen Taxen aus den Abonnements zum Bezug halber Fahrkarten wurde vorgenommen im Verhältniss der Einnahmen, die aus dem Verkauf der halben Fahrkarten auf die einzelnen Verwaltungen entfielen, so dass also beispielsweise diejenige Verwaltung, die die höchsten Einnahmen aus den halben Fahrkarten erzielte, auch den grössten Antheil aus den festen Taxen bezog.

An dieser Vertheilungsweise wurde insofern festgehalten, als für die 3-, 6- und 12monatlichen Generalabonnements folgendes vereinbart wurde:

1. Vorabzug eines dem Erträgniss der in der Zeit vom 1. Juni 1897 bis 31. Mai 1898 ausgegebenen Abonnements zum Bezug halber Fahrkarten (einschliesslich feste Taxe) entsprechenden Betrages und dessen Vertheilung nach Maassgabe der für letztere Abonnements nach der bisherigen Vertheilungsart sich ergebenden Prozentsätze;
2. Vertheilung eines etwaigen Ueberschusses nach dem Verhältniss der Einnahmen aus dem Gesammtpersonenverkehr (ausschliesslich des Erträgnisses der gleichartigen Abonnements für den Binnenverkehr und der Einnahmen aus der I. Klasse).

Diese Vertheilungsart gründet sich auf die Annahme, dass sich dieser Abonnements in erster Linie die Geschäftswelt bediene, die bis dahin mit Abonnements zum Bezug halber Fahrkarten gefahren ist. Der weitere Zuwachs soll, als neues Element, nach den Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr getheilt werden, wobei mit Rücksicht auf die ganz ungleichartige Frequenz in der I. Klasse bei den einzelnen Bahngesellschaften der Ausschluss dieser Einnahmen erfolgen musste.

Die Einnahmen aus den Generalabonnements für 15 und 30 Tage werden klassenweise nach dem Verhältniss der Gesammteinnahmen aus den entsprechenden Klassen des allgemeinen Personenverkehres (ausschliesslich Erträgniss der gleichartigen, d. h. der 15 und 30 Tage gültigen Abonnements für den Binnenverkehr) vertheilt, mit anderen Worten: das Erträgniss der Abonnements I. Klasse wird nach dem Verhältniss der Personenverkehrseinnahmen I. Klasse (ausschliesslich der gleichartigen Abonnements I. Klasse), dasjenige II. Klasse nach Maassgabe der genannten Einnahmen II. Klasse (ausschliesslich der gleichartigen Abonnements II. Klasse für den Binnenverkehr) und dasjenige III. Klasse nach Verhältniss der nämlichen Einnahmen (ausschliesslich der gleichartigen Abonnements III. Klasse für den Binnenverkehr) ermittelt.

Die Verrechnung des Ertrages aus den Generalabonnements wird durch die Stationen, die Betriebskontrolen der einzelnen Verwaltungen und die Centralabrechnungsstelle des Eisenbahnverbandes vollzogen; letztere erstellt jeden Monat eine vorläufige Generalabrechnung zu Händen der betheiligten Verwaltungen und legt alljährlich eine endgültige Hauptjahresrechnung vor.

Die auf 1. Juni 1898 eingeführten Generalabonnements*) haben Gültigkeit auf folgenden Bahnen und Dampfbooten:

Vereinigte Schweizerbahnen (einschliesslich Toggenburger Bahn und Linie Wald-Rüti), Tössthalbahn, schweizerische Nordostbahn (einschliesslich Bötzbergbahn Strecke Waldshut-Koblenz und Nordostbahndampfboote auf dem Zürichsee), schweizerische Südostbahn (einschliesslich Dampfbootgesellschaft Wädensweil), schweizerische Centralbahn (einschliesslich aargauische Südbahn und Wohlen-Bremgartenbahn, aber ausschliesslich Basler Verbindungsbahn), schweizerische Seethalbahn, Langenthal-Huttwilbahn, Huttwil-Wolhusenbahn, Emmenthalbahn, Jura-Simplonbahn (einschliesslich Brünigbahn, Bödelibahn, Thunerseebahn, Spiez-Erlenbachbahn, Belle-Romontbahn, Regionalbahn des Traversthales, aber ausschliesslich Visp-Zermattbahn, Bouveret-St. Gingolph, Bièrre-Apples-Morges, Apples-l'Isle, Freiburg-Murtenbahn, Cossonay Bahnhof-Cossonay Stadt, Vallorbes- und Verrière-Suisse-Pontarlier und Delle Grenze-Delle Station), Neuenburger Jurabahn (einschliesslich Neuchâtel-Corhaillod-Boudry und Ponts-Sagne-Chaux de Fonds), Gotthardbahn (ausschliesslich Pino Grenze-Luino), Sihlthalbahn, Yverdon-Ste. Croixbahn, Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee.

Die Zulassung weiterer Transportanstalten ist vorläufig abgelehnt worden, weil es geboten schien, vorerst eine Periode von einem bis zwei Jahren abzuwarten, um über die Resultate der neuen Einrichtung genügende Erfahrungen zu sammeln.

Für die Beförderung der Inhaber von Generalabonnements und ihres Reisegepäckes gelten im allgemeinen die gewöhnlichen reglementarischen Bestimmungen. Einige besondere Tarifvorschriften mögen hier Erwähnung finden.

In den von den Verwaltungen veranlassten Sonderzügen und Sonderdampferfahrten werden die Generalabonnements ebenfalls als gültige Fahrtausweise anerkannt.

Abonnements einer niedrigeren Klasse können gegen Zukauf der gewöhnlichen Ergänzungskarten auch in einer höheren Klasse benutzt werden.

Die Fahrberechtigung beschränkt sich auf die in den Zügen vorhandenen Wagenklassen, wenn auch das Abonnement auf eine höhere Klasse lautet.

Die Bestellung hat schriftlich auf dem bei den Stationen erhältlichen Formular zu erfolgen und zwar bei den Hauptstationen mindestens 2 Stunden, bei den übrigen Stationen mindestens 24 Stunden zum voraus; sie kann auch brieflich geschehen.

Bei der Bestellung ist eine deutliche unaufgezogene Photographie des Abonnenten zu übergeben; sie muss in Visitenkartenformat angefertigt sein und es soll die Höhe des Kopfbildes mindestens 1 cm betragen. Die Photographie wird auf der Abonnementskarte fest aufgeklebt und ebenso wie diese selbst mit dem Stationsdatumstempel versehen. Der Abonnent hat die ausserdem mit dem Trockenstempel „Schweizerische Transportanstalten“ versehene Karte bei Empfangnahme eigenhändig mit seiner Namensunterschrift zu unterzeichnen und den Fahrpreis zu zahlen sowie ausserdem einen Betrag von 5 Frcs. zu hinterlegen. Dies wird verlangt als Bürgschaft für die Rückgabe der Abonnementskarte. Der Betrag von 5 Frcs. wird zurückerstattet, wenn die bestellte Karte sammt Bild spätestens bis Mittags 12 Uhr des auf den Ablauf der Gültigkeit folgenden Tages einer beliebigen Billetkasse der betheiligten Bahnen oder durch Postspedition zurückgegeben wird.

Für nur theilweise benutzte Abonnements wird aus gewissen, besonders begründeten Veranlassungen (Todesfall usw.) ein Theil der Taxe zurückgegeben.

Auch können 3-, 6- und 12monatliche Karten gegen solche einer höheren Klasse mit gleichem Endtermin gegen Nachzahlung umgetauscht werden.

Abgelaufene Abonnements, welche innerhalb der vorgeschriebenen Frist auf einer Station gegen Ausrichtung des hinterlegten Betrages von 5 Frcs. zurückgegeben werden, sind durch Aufdruck des Stationsdatumstempels auf das Kopfbild der Photographie zu entwerthen; die letztere wird nicht zurückgegeben.

Zum Verkauf im Auslande, welcher auf die fünfzehn- und dreissigtägigen Generalabonnements beschränkt wurde, zeigten sich sowohl ausländische Bahnverwaltungen als auch Reisebüreaus bereit; schon im Jahre 1898 übernahmen die kaiserlichen Reichsbahnen in Elsass-Lothringen, die belgischen und die niederländischen Staatsbahnen für die wichtigeren ihrer Stationen den Verkauf solcher Abonnements; ihnen schlossen sich im Laufe der Zeit die königlich sächsischen Staatsbahnen, die königlichen Staatsbahnen in Bayern und Württemberg, die grossherzoglich badischen Staatsbahnen, die Main-Neckarbahn, ferner die königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin, Altona, Münster, Hannover, Köln und Frankfurt a/M. sowie das Auskunftsbüreau der k. k. Staatsbahnen in Wien an; in Paris befassen sich mit dem Verkauf die französische Ostbahn und die

*) Anm. d. Schriftl.: Wir möchten den schweizerischen Verwaltungen empfehlen, nunmehr nach dem Vorgange Württembergs für die Generalabonnements den Namen Landeskarten einzuführen.

Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; in London die dortige Agentur der Jura-Simplonbahn, die Great Eastern, London & North Western sowie die London, Brighton & South Coast-Eisenbahn.

Im weiteren wird der Vertrieb der Karten gegen eine kleine Gebühr besorgt von angesehenen Reisebüreaus in Berlin, Frankfurt a/M., Wien, Prag und Mailand.

Um sodann die Einrichtung im In- und Ausland möglichst bekannt zu machen, wurde die Aufnahme eines Auszuges der Abonnementsbedingungen nebst einem Verzeichniss der Preise der Abonnements in einer Anzahl von Kursbüchern erwirkt, und überdies eine Anzeige ähnlichen Inhaltes in verschiedene illustrirte Zeitschriften Deutschlands, Englands, Frankreichs und Italiens eingerückt.

Aus den bisher gemachten Erfahrungen geht unzweifelhaft hervor, dass sich dieser Verkehr beim Publikum bereits einer grossen Beliebtheit erfreut. Es wurden nämlich schon in den ersten sieben Monaten (Juni bis Dezember 1898) an solchen Abonnements in der ganzen Schweiz gelöst 20 778 mit 15-tägiger und 3 283 mit 30 tägiger Gültigkeit und die Zahl derjenigen für 3, 6 und 12 Monate ist im gleichen Zeitraume nach und nach bis auf 3 600 angestiegen gegenüber rund 2 200 Jahresabonnements auf Fahrkarten zur halben Taxe, welche im gleichen Zeitraume des Jahres 1897 im Umlauf waren.

Eine eigenthümliche Erscheinung ist dabei das Ueberwiegen der I. und II. Klasse über die III. Klasse, ganz im Widerspruch mit den Ergebnissen des Verkehres im ganzen und der bestehenden übrigen Abonnements im besonderen.

In wie weit die Generalabonnements eine wirkliche Einnahmenvermehrung eingebracht haben, kann mit Sicherheit noch nicht angegeben werden. Es fällt nämlich sehr ins Gewicht, dass die neue Billetgattung einen belangreichen Rückgang der Rundreisehefte, zum Theil auch der gewöhnlichen einfachen und Rückfahrkarten verursacht und dass die bisherigen Einnahmen aus den Abonnements auf Fahrkarten zur halben Taxe ganz wegfallen; immerhin ist die Ueberzeugung vorherrschend, dass die neuen Abonnements dem Publikum einen grossen Vortheil und den Verwaltungen bis jetzt jedenfalls keinen Nachtheil gebracht haben.

Das Vorgehen Württembergs, Belgiens, Dänemarks und der Schweiz ist nicht ohne Einwirkung und Nachahmung geblieben; so haben die k. k. österreichischen Staatsbahnen 15 und 30 Tage gültige Abonnements für Fahrten im Salzkammergut getroffen; mit 1. Juli d. J. sind auch in ganz Italien Generalabonnements für 15 und 30 Tage in Kraft getreten; dabei ist das gesammte italienische Bahngebiet in 6 Theile eingetheilt worden; für jeden derselben gelangt je ein Generalabonnement zur Ausgabe, es werden aber auch 30 tägige Abonnements für ganz Oberitalien (einschliesslich Riviera) und solche für das ganze Netz der adriatischen Linie ausgegeben.

Eine auf Grund der Preise und der Kilometerzahlen vorgenommene Vergleichung ergibt, dass die schweizerischen Generalabonnements weitaus die billigsten sind.

St. Gallen, im Juli 1899. Karl Rheiner.

---

## Die staatlichen Lokalbahnen in Bayern.

In der Abhandlung „Ueber den Betrieb der Lokalbahnen" in Nr. 49 und Nr. 50 d. Ztg. erfahren die Einrichtungen, die sich für schmalspurige Lokalbahnen als besonders zweckmässig erweisen, eine sachkundige Besprechung. Als Beispiel für eine mustergültige und billige Betriebsweise sind hierbei namentlich die Einrichtungen der sächsischen und steiermärkischen Schmalspurbahnen hervorgehoben. Am Schlusse seiner anschaulichen Darlegungen gelangt sodann der Herr Verfasser zu der Frage, wo die Schwierigkeit, das Hinderniss liege, den Betrieb auf vollspurigen Lokalbahnen so zu vereinfachen, dass auch bei diesen die gleichen günstigen Ergebnisse wie bei den Schmalspurbahnen erreicht werden können.

Diese Frage darf auf Grund der Erfahrungen, die anderwärts im Betriebe vollspuriger Lokalbahnen gewonnen sind, dahin beantwortet werden, dass ein solches Hinderniss überhaupt nicht besteht, weil die Oekonomie des Betriebes einer Lokalbahn nicht von der gewählten Spurweite abhängt. Das vermeintliche Problem ist nämlich bei den vollspurigen Lokalbahnen in Bayern schon seit 1884 in durchaus zufriedenstellender Weise gelöst. Die für den Bau und Betrieb der staatlichen Lokalbahnen in Bayern maassgebenden Grundsätze wurden in dieser Zeitung schon früher*) veröffentlicht. Hiernach finden sich die eigenartigen, von dem Herrn Verfasser erörterten Betriebseinrichtungen schon seit geraumer Zeit auch bei den vollspurigen bayerischen Lokalbahnen vor.

Zum Beweise dafür, dass nicht blos Schmalspurbahnen, sondern auch vollspurige Lokalbahnen mit verhältnissmässig geringen Mitteln hergestellt und betrieben werden können, mögen hier einige, den statistischen Jahresberichten der königlich bayerischen Staatseisenbahnverwaltung entnommene kurze Angaben folgen.

Das staatliche Lokalbahnnetz in Bayern umfasst bis heute 58 im Betriebe befindliche Linien mit einer Gesammtlänge von 1 222 km. Die in der Zeit von 1883 bis Mitte 1899 für die bauliche Herstellung und Einrichtung von Lokalbahnen vom bayerischen Staate aufgewendeten Ausgaben beziffern sich für die 58 Linien auf rund 63 042 000 ℳ. oder 51 590 ℳ. für das Kilometer Bahnlänge. In den Baukosten — dem Staatsaufwande — sind die Ausgaben für Projektirung und Aussteckung der Linie, für Erd- und Dammarbeiten, Kunstbauten, Einfriedigungen, Unter- und Oberbau — letzterer fast durchweg mit eiserner Unterschwellung —, für Hochbauten und Telegraphen einschliesslich der gesammten Betriebsausrüstung, Instrumente und Werkzeuge, Fahrmaterial mit entsprechenden Reserven, Bauführung und Oberleitung enthalten, nicht aber die Kosten für Grunderwerbung, da der für den Bau einer staatlichen Lokalbahn benöthigte Grund und Boden gemäss gesetzlicher Bestimmung von den betheiligten Interessenten (Gemeinden und Distrikten) erworben und an den Staat kosten- und lastenfrei abgetreten werden muss.

Den geringsten staatlichen Bauaufwand erforderten für das Kilometer die Lokalbahnen Neumarkt i. O.-Beilngries nebst Zweiglinie Greisslbach-Freystadt (36,8 km) mit 30 395 ℳ.; Landsberg - Schongau (28,7 km) mit 31 062 ℳ.; Forchheim - Höchstadt a. A. (22,7 km) mit 34 768 ℳ. und Roth - Greding (39,2 km) mit 36 529 ℳ.

Die Betriebsausgaben (Personalausgaben, sachliche Ausgaben, Bahnunterhaltungskosten, Transportkosten einschliesslich der Unterhaltung der Fahrbetriebsmittel und sonstige Ausgaben) betrugen bisher bei den Lokalbahnen zusammen im Jahresdurchschnitt 1 823 ℳ. für das Kilometer; der durchschnittliche Betriebskostenkoeffizient beziffert sich auf 51,1 %. Die geringsten jährlichen Betriebskosten auf das Kilometer weisen in der Zeit von 1884 bis 1897 auf die Lokalbahnen a) Breitengüssbach-Maroldsweisach (33,8 km) mit 1 218 ℳ.; b) Gemünden - Hammelburg (27,8 km) mit 1 235 ℳ.; c) Neustadt a. S.-Königshofen i. Gr. (23,2 km) mit 1 262 ℳ. und d) Forchheim-Höchstadt a. A. (22,7 km) mit 1 360 ℳ.

Die Personalausgaben der letztgenannten vier Linien betrugen im gleichen Zeitraume durchschnittlich zu a) 685 ℳ., zu b) 692 ℳ., zu c) 668 ℳ. und zu d) 701 ℳ. für das Kilometer.

*) Jahrg. 1883 S. 1361; 1884 S. 3, 31 und 61; 1885 S. 1085; 1888 S. 417, 429, 441, 905 und 916; 1889 S. 289; 1890 S. 745 und 873.

Ein Vergleich der obigen Ziffern mit den Betriebsergebnissen schmalspuriger Linien dürfte darthun, dass die Vereinfachungen, die sich für einen rationellen Betrieb von Lokalbahnen als nöthig erweisen, durchaus nicht an die Voraussetzung gebunden sind, dass eine Lokalbahn schmalspurig gebaut sei. Es werden vielmehr vollspurige Lokalbahnen im Falle einer den örtlichen Bedürfnissen angepassten Einrichtung des gesammten Betriebsdienstes, insbesondere bei richtiger Besetzung der einzelnen Abfertigungsstellen, vorsichtiger Auswahl des Personals und angemessener Beschränkung der Zahl desselben nach den ermittelten Erfordernissen des Verkehres, unter sonst gleichen Verhältnissen zum mindesten ebenso günstige Betriebsergebnisse liefern, wie Schmalspurbahnen.

A.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die Handelskammern zu Altona und zu Harburg haben an die deutschen Handelskammern und sonstigen wirthschaftlichen Körperschaften eine Eingabe, betreffend den **Rhein-Elbekanal**, gerichtet, worin sie auf die grossen Gefahren aufmerksam machen, die nach ihrer Ansicht der Rhein-Elbekanal nach der jetzigen Vorlage für die deutschen Seeinteressen heraufbeschwören würde. Aehnliche Eingaben sind schon seitens der erwähnten Handelskammern an Landtagsabgeordnete, an das Staatsministerium usw. und an Kreise gerichtet worden, die am Handels- und Seeverkehr betheiligt sind. Am 17. Juli richteten die Erwähnten auch an das Abgeordnetenhaus eine Eingabe, die das gleiche Ziel verfolgt.

Die Eingabe stellt an die Verbindung des Rheins mit der Elbe zu allererst die Forderung, dass sie dem Rhein eine deutsche Mündung gibt, damit die an sich traurige Thatsache, dass der grösste deutsche Strom im Auslande mündet, in seinen Folgen möglichst abgeschwächt werde. „Der Rhein mit seinem mächtigen Verkehr trägt zu Deutschlands Seemacht und Seehandel so gut wie gar nichts bei, während er fremdländische Häfen auf ihre Höhe gebracht hat. Denn was wären Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam, wenn nicht der Rhein in den Niederlanden mündete, und wie viel bedeutender wäre andererseits unser Seehandel und unsere Handelsmarine, wenn der Rhein seine Mündung an unserer Nordseeküste hätte. Die von Natur günstige Lage und Stellung der fremdländischen Häfen aber noch obendrein durch künstliche Anlagen stärken zu wollen, widerspricht doch jeder nationalen Verkehrspolitik, und wenn nach einem neuerdings viel gehörten Worte unsere Zukunft auf dem Wasser liegt, so ist das vorliegende Kanalprojekt damit nicht vereinbar. Der Mittellandkanal wirkt offenbar wie ein Nebenfluss des Rheins als Zubringer für die ausländischen Häfen, denen er den billigsten Verkehr mit dem ganzen deutschen Binnenlande bis Berlin und darüber hinaus ermöglichen wird. Diese Thatsache, dass die Hauptfrüchte des jetzigen Projektes der holländische Seehandel, in erster Linie Rotterdam ziehen wird, ist zwar in letzter Zeit genugsam erörtert, aber noch immer nicht genügend gewürdigt."

Die Eingabe schliesst mit folgenden Worten: „Unseres Erachtens ist die Nordlinie die einzige Verbindung zwischen Rhein und Elbe, welche unsere nationalen Seeinteressen nicht gefährdet und deshalb ist sie auch die berufene Linie, falls Rhein und Elbe verbunden werden sollen. Darüber sollte sich jeder Deutsche klar werden, dass für unsere Machtbestrebungen zur See Holland und Belgien der Pfahl im Fleische ist, denn Macht zur See lässt sich nur schaffen auf der Grundlage eines eigenen blühenden Seehandels; geht der eigene Seehandel und die eigene Handelsflotte aber in fremde Hände über oder wird ihre Entwickelung gehemmt, was durch den Mittellandkanal sicher geschehen wird, so verkümmert mit ihr auch die Kriegsmarine und damit auch alle Hoffnung, welche wir Deutsche auf überseeische Erfolge hegen."

Die hier vorgebrachten Gründe sind schon häufig erörtert und widerlegt und werden in den bevorstehenden Landtagsverhandlungen gewiss eingehende Würdigung finden. Die Hauptsache bleibt, dass doch der Mittellandkanal vor allem dazu dienen soll, dem westfälisch-rheinischen Industriegebiete die Weser und Elbe zugängig zu machen, das durchzogene Mittelland für den Wasserverkehr aufzuschliessen und einen billigen Güteraustausch zwischen dem Westen und Osten Norddeutschlands herbeizuführen. Das sind so hervorragend nationale Zwecke, dass es ihnen gegenüber nicht in Betracht kommen kann, wenn wirklich in einzelnen Beziehungen auch ausserdeutsche Häfen von dem grossen Werke Vortheil ziehen. Uns scheint die Eingabe vor allem die Thatsache zu übersehen, dass ja der Mittellandkanal gerade die vermisste deutsche Rheinmündung zu ersetzen berufen ist, denn durch ihn wird ein von den Unbilden des Meeres und vom Auslande unabhängiger direkter Wasserweg zwischen unseren deutschen Seehäfen und dem Rhein geschaffen. Freilich sind auf diesem Wege die Emshäfen und Bremen dem Rhein erheblich näher als Hamburg, aber das kann doch nicht den Ausschlag geben und das wäre überdies bei dem empfohlenen Nordkanal auch der Fall!

— In der am 29. Juli abgehaltenen Generalversammlung der **Crefelder Eisenbahngesellschaft** wurde die Dividende auf 5 % festgesetzt. Die Einnahmen stellten sich auf 525 857 ℳ. gegen 447 599 ℳ. im Vorjahre. An der Mehreinnahme ist sowohl der Personen-, wie auch der Güterverkehr betheiligt. Der zur Verwendung verfügbare Ueberschuss aus dem Betriebe betrug 185 492 ℳ. Dem Vorstand wurde Entlastung ertheilt. Weiter erklärte sich die Versammlung mit den vorgeschlagenen Aenderungen des Gesellschaftsstatuts auf Grund der Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches einverstanden.

— **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1898/99 hat die Bahn in diesem Geschäftsjahre 155619 Personen (134298 im Vorjahre) und 63428 (67 383) t Güter befördert. Vereinnahmt wurden im Personenverkehr 84 060 (76 103) ℳ, im Güterverkehr (einschl. Nebeneinnahmen) 151 784 (159 040) ℳ, im ganzen im letzten Geschäftsjahre gegen das Vorjahr mehr 868 ℳ. Der Ueberschuss beträgt 36 683 (36 809) ℳ, von dem wie im Vorjahre 4,5 % Dividende (27 000 ℳ) entrichtet, der Restbetrag den verschiedenen Fonds usw. überwiesen wird.

— In der heutigen Generalversammlung der **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft** wurde die vom Aufsichtsrath mit 4,5 % vorgeschlagene Dividende auf 4,75 % festgesetzt.

— **Ein neues Verkehrsprojekt für Berlin und Umgegend** das bereits dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zur prinzipiellen Genehmigung unterbreitet und vom Ministerium auch schon den betheiligten Gemeinden zur Aeusserung darüber zugestellt worden ist, ob gegen seine Ausführung nach den vorliegenden Plänen Bedenken zu erheben seien, wird gegenwärtig von der westlichen Vorortbahngesellschaft vorbereitet. Es handelt sich dabei um nichts Geringeres als die Herstellung einer direkten Strassenbahnverbindung zwischen Berlin und Potsdam im Zuge der Potsdamer Provinzialchaussee bezw. der hinter Wannsee von dieser sich abzweigenden, ebenfalls durch den Potsdamer Forst gehenden Chausseestrecke. Da für das ganze Projekt der elektrische Oberleitungsbetrieb vorgesehen ist, ein solcher jedoch für die inneren Strassen von Berlin und namentlich die Leipzigerstrasse wohl schwerlich jemals die behördliche Genehmigung erhalten wird, so ist als Berliner Ausgangspunkt der projektirten Strassenbahnlinie die Linkstrasse vorgesehen. Von dieser aus muss die westliche Vorortbahngesellschaft vertragsmässig schon in nächster Zeit eine elektrische Strassenbahn bis zum Steglitzer Schlosspark herstellen. Von dem letzteren aus soll nun die geplante Berlin-Potsdamer Strassenbahn auf der Provinzialchaussee weiter über Zehlendorf nach Wannsee geführt werden, wo sie unmittelbar am Bahnhof vorbei mitten durch Wannsee hindurchgehen wird. Hinter diesem Orte soll sie durch den Potsdamer Forst über Morlake nach Glienicke führen und über die grosse Glienicker Brücke hinweg Anschluss an die bis zum äusseren Ende der Nauener Vorstadt verkehrende Potsdamer Strassenbahn erhalten, so dass die Fahrgäste der Berlin-Potsdamer Strassenbahn bis nach Potsdam hinein weiterfahren können. Ausserdem soll noch von Zehlendorf aus eine Zweigstrecke nach der alten Fischerhütte am Schlachtensee hergestellt und weiterhin in den Forsten eine Anzahl von Haltestellen eingerichtet werden. Auf diese Weise würde, wie man glaubt, die projektirte Strassenbahnverbindung für den Verkehr zwischen Berlin und den sich um den Wannsee erstreckenden Partien des äusseren Grunewalds wie der herrlichen Potsdamer Forsten von ausserordentlicher Bedeutung werden.

— **Die Dienst- und Ruhezeit der bayerischen Eisenbahnbetriebsbeamten** erfährt zur Zeit eine Regelung durch die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen. Diese hat jetzt „Ueberleitungs- und Vollzugsvorschriften zu den

Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten" erlassen, die zwischen den einzelnen Dienstzweigen scharf unterscheidet. So bestimmt sie, dass für den inneren Dienst die üblichen Büreaustunden, für den Bahnunterhaltungsdienst die bestehenden Anordnungen über die Arbeitszeit maassgebend bleiben, die „bei richtiger Handhabung eine zu weitgehende Inanspruchnahme ebenfalls ausschliessen". Ueberhaupt sollen die neueren Bestimmungen nur die Grenzen ziehen, „innerhalb deren dienstliche Inanspruchnahme des Personals zu halten ist". Als „allgemeiner Grundsatz" für die Gestaltung der Diensteintheilung ist zu beachten, „dass jede Ueberlastung des Personals fernzuhalten ist". . . . Ja es soll besonderen Wünschen des Personals (nach § 6) — natürlich „soweit dies mit den Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit und mit den dienstlichen Interessen verträglich ist" — thunlichst Rechnung getragen werden. Soweit möglich, sollen auch die Ruhetage der Betriebsbeamten auf Sonn- und Feiertage fallen. Die theilweise Verlegung der Ruhetage auf Werktage bleibt vorläufig noch da „geboten, wo Ablöser — weil mit den Dienstverhältnissen weniger vertraut — wegen des an Sonn- und Feiertagen häufig gesteigerten Verkehres die Sicherheit des Betriebes weniger gewährleisten, als das auf den betreffenden Posten ständig verwendete Personal."

— **Eisenbahnunfall bei Hergatz.** Wie amtlich gemeldet wird, ist in der Nacht zum 1. d. Mts. der Schnellzug München-Lindau (Nr. 75) mit der Maschine des Güterzuges Nr. 2110 in der Station Hergatz zusammengestossen. Der Heizer des Zuges 75 wurde schwer, der Lokomotivführer und ein Reisender leichter verletzt. Die Lokomotive und zwei Personenwagen wurden beschädigt.

— Seit 15. Juli d. J. wird im inneren **württembergischen Staatsbahnverkehr die Vorausbezahlung der Bestellgebühr für Expressgüter** durch den Versender zugelassen, insoweit Expressgüter überhaupt bahnseitig bestellt werden. An Bestellgebühr werden im Fall der Vorausbezahlung vom Aufgeber erhoben bei Sendungen bis zu 5 kg 10 ₰, bei schwereren Sendungen für jede auch nur empfangenen 50 kg 15 ₰, mindestens aber 20 ₰ für die Sendung.

— Die zum Verband deutsch-österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine gehörigen deutschen Landesvereine haben in Gemeinschaft mit noch zwei weiteren Eisenbahnbeamtenvereinen eine Eingabe an den Reichskanzler gerichtet, worin die bestehenden **Mängel bei Untersuchung und Aburtheilung von Eisenbahnunfällen** aufgezählt sind und welche zum Schluss dahin geht, es mögen für die Untersuchung besondere E i s e n b a h n u n f a l l ä m t e r geschaffen werden. Diese Eingabe wurde von dem Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten auch dem württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, vorgelegt mit der Bitte, in Erwägung ziehen zu wollen, ob die Unfallämter in Württemberg nicht im Verordnungsweg zur Einführung kommen könnten, für den Fall, dass dies von Reichswegen nicht geschieht.

Hierauf haben die Unterzeichner der Vorlage im Einverständniss mit dem Ministerium durch die Generaldirektion einen mündlichen Bescheid erhalten, welcher nach einer Mittheilung der „Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung" etwa wie folgt lautet:

1. Die Schaffung von Eisenbahnunfallämtern wird für Württemberg als kein Erforderniss erachtet. Auch werden dieselben aus verschiedenen schwerwiegenden Gründen nicht als durchführbar gehalten. Die Berufung auf die Seeämter sei nicht stichhaltig. Diese seien für die private Seeschifffahrt geschaffen (die Kriegsmarine ist ausgenommen), weil sonst bei Schiffsunfällen auf offener See ein Gerichtsstand nicht vorhanden wäre.

2. Die Verwaltung habe den Grundsatz aufgestellt, dass nur schwere und solche Fälle der Staatsanwaltschaft zur Anzeige gebracht werden, bei welchen Tödtungen oder Verletzungen von Personen vorkommen.

3. Die Wahl von Kollegen zu Sachverständigen oder die Wahl von auswärtigen Sachverständigen könne nicht immer zum Vortheil des Angeklagten erachtet werden. Da wo die Generaldirektion mitzuwirken habe, werde kein direkter Vorgesetzter des Angeklagten als Sachverständiger vorgeschlagen, sondern in der Regel ein Oberbeamter. Uebrigens stehe die Wahl des Sachverständigen der Staatsanwaltschaft, dem Angeklagten dagegen das Recht zu, den vom Gericht gewählten abzulehnen und einen anderen oder auch einen weiteren Sachverständigen zu beantragen.

— Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat neuerdings dem Personal einschärfen lassen, bei Zuwiderhandlungen gegen das in der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands ausgesprochene Verbot **des Aufenthaltes auf den Plattformen der Durchgangswagen** thatkräftig einzuschreiten.

— Der bisher nur zwischen S t u t t g a r t und I m m e n d i n g e n laufende **Speisewagen in den D-Zügen Berlin-Mailand** wird seit 1. d. Mts. von O s t e r b u r k e n bis Z ü r i c h durchgeführt.

— Der unter der Firma W ü r t t e m b e r g i s c h e E i s e n b a h n g e s e l l s c h a f t mit dem Sitz in Stuttgart gegründeten Aktiengesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betriebe einer an die Staatsbahn anschliessenden normalspurigen **Eisenbahn zwischen Nürtingen und Neuffen** ertheilt worden. Die Konzession ist auf die Dauer von 90 Jahren verliehen, nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über.

— **Elektrische Bahn Schneeberg i. Erzgeb.-Auerbach.** Wie der „Dresdn. Ztg." aus Auerbach gemeldet wird, sollen sich die sächsischen Ministerien des Innern und der Finanzen sympathisch über den Plan ausgesprochen haben, eine elektrische Eisenbahnverbindung zwischen Schneeberg und Auerbach herzustellen. Es soll nunmehr eine auf baldige Verwirklichung dieses Planes hinzielende Petition der betheiligten Städte und Gemeinden an die sächsische Regierung gerichtet werden. Das Auerbacher Stadtverordnetenkollegium hat sich einstimmig der Petition angeschlossen.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath N e u m a n n, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, sowie der Geheime Baurath M a r e t, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, sind zu Oberbaurätheu mit dem Range der Oberregierungsräthe ernannt worden.

Der Präsident der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschifffahrt v o n B a l z ist mit den Funktionen eines Unterstaatssekretärs bei dem württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betraut worden. Befördert wurden: Ministerialrath, tit. Direktor v o n M a j e r bei dem letztbezeichneten Ministerium für seine Person in die Dienststellung eines Direktors; Finanzrath, tit. Oberfinanzrath S t a d l i n g e r bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum Oberfinanzrath; Finanzassessor, tit. Finanzrath Dr. O e s t e r l e n zum Finanzrath; Oberinspektor, tit. Baurath K i t t e l und Oberinspektor S t o c k e r zu Bauräthen bei der genannten Generaldirektion.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— Das Eisenbahnministerium hat in Erledigung eines Antrages der gemeinschaftlichen Direktorenkonferenz bezüglich **Aufstellung einheitlicher Normen für Feststellung des Gefährlichkeitsrayons** das in den technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltene Profil „Umgrenzung des lichten Raumes" als Begrenzung des Gefährlichkeitsrayons für die österreichischen Eisenbahnen festgesetzt. Dieses Zugeständniss wurde aber vom Eisenbahnministerium im Hinblicke auf das erlassene Verbot des Betretens der Laufbretter während der Fahrt des Zuges an die ausdrückliche Voraussetzung geknüpft, dass der Ermöglichung, diesem Verbote wirksam nachzukommen, die weitestgehende Aufmerksamkeit zugewendet wird. Da sich im weiteren bei den diesbezüglich gepflogenen Erhebungen ergeben hat, dass bei Berücksichtigung des neuen Gefährlichkeitsrayons noch Gegenstände bestehen, welche in dieses hineinragen, so hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass diese Hindernisse bald zu beseitigen sind.

— **Eisenbahnbauten.** Am 1. Mai d. J. verblieben 276,5 km Hauptbahnen und 709,2 km Lokalbahnen im Bau. Im Juni sind durch den Beginn der Legung des zweiten Gleises in der Strecke Tirschnitz-Eger der Buschtěhrader Eisenbahn 3.2 km und des zweiten Gleises in der Strecke Auperschin-Schwaz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn 8,4 km, dann 7,1 km durch den Baubeginn der Strecke Böhmisch-Leipa-Reichstadt der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg, ferner 2,3 km durch den Baubeginn der elektrischen Ringbahnlinie in Baden und 6,4 km durch den der Strecke Smichow-elektrische Centrale der Prager elektrischen Strassenbahn, somit 11,6 km Hauptbahnen und 15,8 km Lokal-(Klein-)bahnen zugewachsen; dagegen sind 17,5 km durch die Bauvollendung der Eisenbahn Karlsbad-Johanngeorgenstadt, welche seit 15. Mai d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet ist, dann 8,4 km durch die am 10. Mai erfolgte Eröffnung der elektrischen Bahn Guntramsdorf-Baden (Leesdorf) und 2,8 km durch die am 18. Mai erfolgte Eröffnung der Baustrecke Mährisch-Ostrau-Ellgoth der Lokalbahn Privoz-Mährisch-Ostrau-Witkowitz,

somit 17,5 km Hauptbahnen und 11,2 km Lokal(Klein-)bahnen ausgeschieden. Es verblieben somit am Schlusse des Monates Mai 270,6 km Hauptbahnen und 713,8 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Investitionsanleihe der österreichisch - ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.** Dieser Tage fanden neuerdings Gerüchte Verbreitung, wonach es den maassgebenden Persönlichkeiten der Gesellschaft gelungen wäre, die zwischen der Staatsbahn und der Regierung bestehenden Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der neuen Investitionsanleihe zu beseitigen. Thatsächlich hat sich jedoch in der letzten Zeit nichts ereignet, was diese Nachrichten zu rechtfertigen geeignet wäre. Die Gesellschaft nimmt nach wie vor den Standpunkt ein, dass, da es sich um eine Investitionsanleihe handle, welche der Gesellschaft nur Opfer auferlege und keinerlei Gewinn bringe, sie nicht die Forderungen annehmen könne, welche das Eisenbahnministerium als Bedingung für die Genehmigung der Anleihe erhebt. Falls keine Einigung zustande kommt, will die Gesellschaft auf die Anleihe verzichten und sich mit ihrer Kreditfähigkeit weiter behelfen, allerdings bei wesentlich eingeschränkten Anschaffungen. Vorläufig hat die Bahnverwaltung jede Neuanschaffung, sofern sie nicht die Sicherheit des Betriebes betrifft, zurückgestellt, so beispielsweise die Anschaffung von Wagen und Lokomotiven im Betrage von 2 000 000 fl., welche bereits beschlossen war.

— **Südbahn.** Dieser Tage fand eine Verwaltungsrathssitzung der Südbahn statt, in welcher unter anderen laufenden Angelegenheiten auch über den Vorschlag eines Aktionärs berathen wurde, der die Anstrengung eines Präjudizialprozesses rücksichtlich der Zahlung der 5 % Obligationen in Silber anregte. Da die Verwaltung es nicht angezeigt findet, einen Scheinprozess zu führen, wurde, wie verlautet, beschlossen, den Aktionär auf die bezüglichen erschöpfenden Erklärungen des Generaldirektors und des Präsidenten in der Generalversammlung zu verweisen.

— **Lokalbahnprojekt Nixdorf-Rumburg-Schönlinde.** Im Zusammenhange mit der im österreichisch-sächsischen Staatsvertrage vorgesehenen Lokalbahnlinie Nixdorf-Sebnitz steht bekanntlich auch eine Eisenbahnverbindung Nixdorf-Rumburg-Schönlinde in Erwägung. Das Projekt soll unter Garantie des Vorzugskapitals durch das Land und unter staatlicher Subvention verwirklicht werden. Dem Vernehmen nach hat der böhmische Landesausschuss die Projektberichte überprüft und mit der bömischen Nordbahn die entsprechenden Vereinbarungen in betreff der Anschlussbahnhöfe in Nixdorf, Rumburg und Schönlinde getroffen.

— **Lokalbahnprojekt Friedland - Neustadt - Heinersdorf.** Dieser Tage hat das Eisenbahnkomitee für die Linie Friedland-Neustadt-Heinersdorf eine Audienz in Wien bei dem Eisenbahnminister genommen. Es wurde in allen schwebenden Fragen ein Einverständniss erzielt, so dass die Konzessionirung dieser Lokalbahn in der allernächsten Zeit zu gewärtigen ist.

— **Die Lokalbahnaktion in Böhmen.** Vor kurzem hat im Eisenbahnministerium eine Konferenz mit dem Eisenbahnreferenten des böhmischen Landesausschusses stattgefunden. Es fand eine Erörterung der in Böhmen schwebenden Lokalbahnprojekte statt, in erster Linie derjenigen, welche in der letzten Session des böhmischen Landtages den Gegenstand der Beschlussfassung gebildet hatten. Es werden nunmehr weitere Vorarbeiten theils vom Eisenbahnministerium, theils vom böhmischen Landeseisenbahnamte vorgenommen werden. Es ist zu hoffen, dass diese bis zum Herbste so weit gediehen sind, dass sie für die Entschliessungen des Eisenbahnministeriums sowie des böhmischen Landesausschusses in betreff eines aufzustellenden Lokalbahnprogrammes eine Grundlage bieten werden.

— **Elektrische Bahn Klagenfurt-St. Paul-Zeltweg.** Dieses schon längere Zeit schwebende Projekt, bei dem die Alternativen Klagenfurt-St. Paul oder Klagenfurt-Zeltweg noch zu erwägen sind, hat bei den betheiligten Gemeinden und dem Grossgrundbesitze lebhaften Anklang gefunden. Für das Unternehmen setzt sich eine kapitalskräftige Gesellschaft ein, deren Sitz in Klagenfurt ist.

— **Eisenbahnunfall bei Grafenstein.** Am 31. Juli d. J. Nachts hat sich zwischen Grafenstein und Ruckersdorf der Südbahnlinie Klagenfurt-Marburg ein schwerer Unfall ereignet. Der dichtbesetzte Nachtschnellzug nach Wien entgleiste, und zwar, wie verlautet, infolge einer Lageänderung des Gleises, welches an der Unfallstelle im Bogen liegt. Die drei letzten Wagen rissen ab und stürzten über den 15 m hohen Damm herab. Dem Unfalle fielen zwei Menschenleben zum Opfer, darunter der Revident der Südbahn Julius Wallis, welcher zu den tüchtigsten Beamten der Gesellschaft gehörte und dem Vernehmen nach dazu bestimmt war, als Professor an der Eisenbahnakademie zu wirken, die mit Beginn des nächsten Schuljahres im Zusammenhange mit der bestehenden Handelsakademie in Linz errichtet werden soll.

— Die vom Tariferstellungs- und Abrechnungsbüreau der österreichischen Staatsbahnen (im Eisenbahnministerium) alljährlich neu zur Veröffentlichung gelangenden **„Statistischen und tarifarischen Daten, insbesondere über die im Betriebe der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung stehenden Eisenbahnen“** sind soeben erschienen und enthalten ein ausserordentlich reiches Material. Ausser den wichtigsten statistischen Angaben für das Jahr 1898 über die im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnen finden sich in dieser Veröffentlichung die Einheitssätze der österreichischen Staatsbahnen, der grösseren österreichischen Privatbahnen sowie der deutschen, belgischen, niederländischen, französischen, italienischen, schweizerischen, serbischen, bulgarischen, griechischen, rumänischen und russischen Eisenbahnen, und zwar sowohl für den Personen- und Gepäckverkehr, als auch für den Güterverkehr; ferner enthält die genannte Schrift auch das Tarifschema verschiedener direkter Verkehre und zwar sowohl für den Verkehr innerhalb Oesterreich-Ungarns, als auch für den Verkehr mit Deutschland, der Schweiz, dem Orient usw.

Speziell für vergleichende Tarifstudien hat die besprochene Schrift einen nicht zu unterschätzenden Werth.

— **Eine Eisenbahnverbindung zwischen Fiume und Bosnien.** Die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer wird dem am 23. d. Mts. in Grosswardein abzuhaltenden Landeskongresse der ungarländischen Handelskammern den Vorschlag unterbreiten, dass zwischen der ungarischen Meeresküste und Bosnien eine Eisenbahnverbindung hergestellt werde. In dem Berichte der Kammer wird hervorgehoben, dass man sich in Oesterreich bereits jetzt für den Fall des Eintrittes der wirthschaftlichen Trennung der beiden Reichshälften rüste und demgemäss schon gegenwärtig bestrebt sei, an Stelle des ungarischen Marktes, welchen Oesterreich bei einer solchen Trennung verlieren würde, einen Ersatz für die österreichische Industrie zu suchen. Aus diesem Grunde werde der Triester Hafen mit grossen Kosten erweitert und die Frage des Ausbaues einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest ins Auge gefasst. Neben dem „Lloyd“ und der „Austro-amerikanischen Schifffahrt“ werden neue Schiffsunternehmungen geplant, auch sei von der Gründung von Ausfuhrbanken und Agentien die Rede. Weiter gehe das Bestreben dahin, den Handel Bosniens in Spalato zu konzentriren. Zu diesem Zwecke werde die Bahn Arzano - Bugojno gebaut. Auf ungarischer Seite dürfe man gegenüber diesen Schritten nicht unthätig bleiben. Damit die ungarischen Erzeugnisse direkt über Fiume nach Bosnien befördert werden können, sei unbedingt der Ausbau der Ogulin - Bihacser Eisenbahn nothwendig. Der nächste Hafen für Bosnien, namentlich für den nördlichen Theil, sei Fiume, sobald dieser Platz mit der Ogulin - Bihacser Bahn und durch die Verlängerung derselben an das bosnische Netz mit den erwähnten Gegenden in unmittelbare Verbindung gebracht würde. Die Gesammtheit der Ein- und Ausfuhr Bosniens käme dadurch ausschliesslich den ungarischen Staatsbahnen zu. Die Kammer stellt demnach folgenden Antrag: „Der Landeskongress der Kammern beschliesse, dass er den Ausbau der Ogulin-Bihacser Bahn als eine volkswirthschaftliche Nothwendigkeit erachtet, die ohne schädliche Folgen nicht vernachlässigt werden darf und dass diese Angelegenheit dem Handelsminister unterbreitet werde.“

— **Statistik des wechselseitigen Güterverkehres zwischen Oesterreich und Ungarn.** Die Delegirten des österreichischen Handels- und Eisenbahnministeriums, welche nach Budapest gereist sind, um die Einführung einer Statistik des wechselseitigen Güterverkehres zwischen Oesterreich und Ungarn zu vereinbaren, haben die Budapester Veranstaltungen des ungarischen statistischen Centralamtes im Westbahnhofe und im Donauuferbahnhofe der ungarischen Staatsbahnen, ferner bei der Generalagentie der Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft besichtigt und sich hierbei über das Verfahren mit den statistischen Waarenerklärungen auf das Eingehendste unterrichtet und sich überzeugt, dass die vom ungarischen statistischen Amte geschaffene Organisation bei vollkommener Sicherstellung der Genauigkeit der Statistik auch den ungestörten Gang des Verkehres sichert. Die Delegirten begaben sich sodann nach Fiume, um auch hier die Organisation des statistischen Dienstes kennen zu lernen. Für den 1. und 2. d. Mts. waren in Budapest die Schlusskonferenzen der beiderseitigen Ministerialdelegirten angesetzt, bei welchen unter Berücksichtigung der von ihnen gemachten Wahrnehmungen die über die Einführung der Waarenverkehrsstatistik zu treffenden Anordnungen einvernehmlich festgestellt werden sollen.

— **Betriebsübernahme der torontaler Lokalbahnen.** Wie bereits mitgetheilt wurde, hat die Gesellschaft um die Uebernahme des Betriebes durch die ungarischen Staatsbahnen nachgesucht, und wurde mit Rücksicht hierauf vom ungarischen Handelsminister eine Untersuchung der Betriebsverhältnisse der torontaler Lokalbahnen angeordnet. Die Untersuchung dürfte in einigen Wochen beendet sein und unmittelbar danach die Uebernahme des Betriebes durch die Staatsbahnen erfolgen.

— **Transdanubische (westungarische) Lokalbahnen.** Am 1. Juli fand die diesjährige ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Bahn, d. i. der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden, insgesammt 366 km langen Linien Kis=Czell-Boba-Csáktornya (138 km), Türje-Zala-Szent Grót-Balaton=Szent Gyorgy (48 km), Ukk-Sümeg-Tapolcza (28 km), Zala=Szent Iván-Kisfalud=Szent Iván-Zala-Egerszeg (10 km) und Pressburg-Neustadt-Oedenburg (142 km), statt. Dem Berichte der Direktion über das Betriebsjahr 1898 zufolge betrug der Reingewinn 443 146.32 fl. Die Generalversammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 4,50 fl. auf die Aktie.

— **Zehn Jahre Zonentarif.** Am 1. d. Mts. waren es zehn Jahre her, dass auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen der Zonentarif ins Leben trat. Aus diesem Anlasse haben der ungarische Handelsminister und die Beamten des Handelsministeriums im Illavaer Mausoleum sowie an dem Denkmal des verstorbenen Handelsministers und Urhebers des Zonentarifes, Baross, in Budapest am 1. d. Mts. Kränze niederlegen lassen.

Aus Anlass des 10 jährigen Jubiläums des ungarischen Zonentarifes wirft der „Pester Lloyd" einen Rückblick auf die mächtige Entwickelung, welche der Personenverkehr infolge der Einführung des Zonentarifes genommen hat.

Es wurden befördert Personen:

| Jahr | Bahnlänge | I. | II. | III. | zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Klasse | | | |
| 1888 | 4 555 | 105 700 | 1 175 300 | 3 766 500 | 5 047 500 |
| 1889 | 5 084 | 164 700 | 1 859 300 | 6 920 901 | 8 944 900 |
| 1890 | 5 176 | 241 200 | 2 903 200 | 12 546 200 | 15 690 600 |
| 1892 | 7 656 | 439 100 | 5 459 300 | 22 725 300 | 28 623 700 |
| 1896* | 7 850 | 615 000 | 6 960 300 | 27 866 700 | 35 442 000 |
| 1898 | 7 980 | 556 500 | 6 354 000 | 26 235 900 | 33 146 400 |

Die Einnahmen stellen sich wie folgt:

| Jahr | I. | II. | III. | zusammen |
|---|---|---|---|---|
| | Klasse | | | fl. |
| 1888 | 521 700 | 2 121 200 | 4 168 200 | 6 811 100 |
| 1889 | 585 500 | 2 811 900 | 5 040 100 | 8 437 500 |
| 1890 | 639 800 | 3 595 600 | 5 127 900 | 9 363 300 |
| 1892 | 1 212 100 | 6 602 300 | 8 512 000 | 16 326 400 |
| 1896* | 1 806 100 | 8 510 700 | 11 852 900 | 22 169 700 |
| 1898 | 1 787 500 | 8 502 500 | 11 182 300 | 21 472 300 |

Es stieg die Personenbeförderung innerhalb des Zeitraumes 1888—1898:

in der I. Klasse von 105 700 auf 556 500 = 426 %,
„ „ II. „ „ 1 175 300 „ 6 354 000 = 443 „
„ „ III. „ „ 3 766 500 „ 26 235 900 = 596 „
zusammen von 5 047 500 auf 33 146 400 = 557 %.

Die Einnahmen hoben sich:

in der I. Klasse von 521 700 fl. auf 1 787 500 fl. = 242 %.
„ „ II. „ „ 2 121 200 „ „ 8 502 500 „ = 301 „
„ „ III. „ „ 4 168 200 „ „ 11 182 300 „ = 168 „
zusammen von 6 811 100 fl. auf 21 472 300 fl. = 215 %.

Auf das Kilometer entfielen:

| | beförderte Personen | Einnahmen fl. |
|---|---|---|
| 1888 . . . . | 1 124 | 1 527 |
| 1889 . . . . | 1 760 | 1 659 |
| 1890 . . . . | 3 031 | 1 808 |
| 1892 . . . . | 3 738 | 2 132 |
| 1896* . . . . | 4 513 | 2 824 |
| 1898 . . . . | 4 153 | 2 704 |

Die Zahl der beförderten Personen hat sich sonach auf das Kilometer um 270 %, die Einnahme um 77 % gesteigert. Die günstige Rückwirkung des Zonentarifes äussert sich sowohl im Nah- als im Fernverkehr. Es betrug:

| | die Zahl der beförderten Personen | | die Einnahme | |
|---|---|---|---|---|
| | im Nahverkehr | im Fernverkehr | im Nahverkehr | im Fernverkehr |
| | | | Gulden | |
| 1890 . | 10 907 200 | 4 783 400 | 1 376 000 | 7 987 300 |
| 1898 . | 23 058 100 | 20 088 300 | 3 932 300 | 17 552 000 |
| Steigerung | 12 150 900 | 5 304 900 | 2 556 300 | 9 552 700 |
| | 112 % | 111 % | 186 % | 120 % |

Der am 1. August 1889 eingeführte Zonentarif ist, wenn man von den vorgenommenen Aenderungen im Nahverkehr (Einlegung einer 3. Nahverkehrszone) sowie in Bezug auf die Gepäcktarife absieht, bisher unverändert geblieben und wird gegenüber den Gerüchten, wonach man sich in Kreisen der ungarischen Regierung mit der Frage der Erhöhung der Personentarife befasse, darauf hingewiesen, dass in nächster Zeit Aenderungen des Personentarifes nicht zu erwarten seien. Allerdings wird zugegeben, dass eine Aenderung für die Dauer nicht zu vermeiden sein werde, und diese betrifft den Bestand des einzigen Schnittpunktes Budapest. (Bei Reisen, welche über Budapest führen, werden nämlich Fahrkarten nur bis Budapest verabfolgt und sind dort neue Karten zu lösen.) Je mehr sich die Aufmerksamkeit dem Städteleben in der Provinz zuwendet, je mehr das Interesse daran wächst, nationale und kulturelle Sammelpunkte im Lande in grösserer Zahl zu besitzen, als desto dringlicher wird es bezeichnet, weitere Schnittpunkte zu schaffen.

* Jahr der Budapester Milleniumsausstellung.

— **Kaiserliche Auszeichnungen.** Anlässlich der Vollendung der unteren Wienthallinie der Wiener Stadtbahn und der verdienstvollen Leistungen bei der Wienflussregulirung wurden an eine Reihe von Beamten der Baudirektion der Wiener Stadtbahn und des Wiener Stadtbauamtes Ordensauszeichnungen verliehen. Insbesondere wurde der Baudirektor der Wiener Stadtbahn, Sektionschef Friedrich von Bischoff, welcher sich um die Durchführung des schwierigen Werkes besondere Verdienste erworben hat, sowie der Bauleiter der Donaukanal- und Wienthallinie, Oberbaurath Arthur Oelwein ausgezeichnet.

## Vereinsausland.

— **Umtausch der schweizerischen Eisenbahnprioritäten.** Der Bundesrath hat beschlossen, 200 000 000 Frcs. 3,5 % eidgenössische Obligationen auszugeben und diese den Besitzern von 3,5 % Anleihen der Jura-Simplonbahn (mit Ausnahme der vom Bunde garantirten 60 Millionenanleihe), der Centralbahn, der Nordostbahn und der Gotthardbahn zum Umtausch anzubieten. Die Bedingungen des Umtausches sind folgende: Der Umtausch der Titel erfolgt gegenseitig al pari unter Verrechnung des Zinses bis zum 31. Dezember 1899. Die Obligationen sind zu 3,5 % verzinslich und zwar in halbjährigen Raten auf 30. Juni und 31. Dezember; der erste Zinsschein lautet auf den 30. Juni 1900. Das Anlehen kann seitens der Eidgenossenschaft nicht früher als zum 31. Dezember 1911 zur Rückzahlung gekündigt werden. Die Rückzahlung findet bis längstens Ende 1962 statt. Das Anerbieten des Bundesrathes bietet bei den gegenwärtigen Kursverhältnissen insofern jedenfalls einen Gewinn, als für die neue eidgenössische Anleihe die vorzeitige Kündigung bis 1911 ausgeschlossen ist.

— Wie aus Bern mitgetheilt wird, kaufte mit Rücksicht auf den Stand der **oberländischen Eisenbahnprojekte** (Lötschbergbahn, Simmenthalbahn) die Berner Regierung in den letzten Monaten die Hälfte der Aktien der Thunerseebahn an.

— Ingenieur Fabre hat dem Präfekten von Hochsavoyen ein Projekt eingereicht für die Herstellung einer **Eisenbahn auf den Montblanc.** Ein Mitarbeiter eines Lyoner Blattes hatte Gelegenheit, das Projekt einzusehen, und er versichert, dass es geeignet sei, das allgemeinste Interesse zu erwecken. Eine wissenschaftliche Kommission hat sich über die Ausführbarkeit des Fabre'schen Projektes sehr günstig ausgesprochen und sich namentlich auch dahin erklärt, dass keinerlei unüberwindliche Schwierigkeiten bestehen. Der Schienenstrang zwischen Houches und dem Montblanc würde unterirdisch unter Felskämmen von ausserordentlicher Härte sich hinziehen. Die Anlage würde die einer elektrischen Zahnradbahn sein. Die ganze Strecke würde 11 km lang werden. Mittelst Einschnitten in die Felswände

würden 12 Stationen errichtet, von denen aus die Reisenden die Rundsicht geniessen können. Ein Werk, das einzig in seiner Art wäre, würde der Bahnhof auf dem Montblancgipfel sein. Um in der Höhe von 4 800 m den Unzukömmlichkeiten der atmosphärischen Depression, der niederen Temperatur usw. wirksam zu begegnen, sollen besondere Einrichtungen und Vorkehrungen getroffen werden, worüber die Studien zur Zeit noch nicht abgeschlossen sind. Die Unternehmer hoffen, dass bei dem grossen Interesse, dass einer solchen Hochalpenbahn entgegengebracht werden würde, die Finanzirung keine Schwierigkeiten bieten dürfte.

— **Vorortverkehr der englischen Ostbahn.** Der Geschäftsbericht über das verflossene Halbjahr weist eine bedeutende Zunahme des Erträgnisses gegen den entsprechenden Zeitabschnitt des vorigen Jahres auf. Der gesammte Zuwachs der Reineinnahme beläuft sich auf 153 463 £, obwohl auch die Betriebsausgaben um 83 515 £ zugenommen haben. Zwar sind fast alle Einnahmequellen an dem günstigen Ergebniss betheiligt, zum grossen Theile rührt es aber aus dem Londoner Vorortverkehr her, der immer mehr anschwillt. Die Frage, wie dieser fortwährenden Zunahme des Lokalverkehres in Zukunft Rechnung getragen werden soll, ist Gegenstand ernstlicher Erwägungen. Einige Erleichterung wird von der neuen Linie London-Walthamstow und Epping-Forest erwartet, die bald in Angriff genommen werden dürfte. Auf Grund einer mit der Gesellschaft dieser Bahn getroffenen Vereinbarung wird die Ostbahn deren Gleise mit benutzen, und so eine neue Einfahrt nach London aus den Bezirken von Edmonton, Palace Gates und Cheshunt, sowie aus der St. James-, Hoe-, Woodstrasse und aus Chingford gewinnen. Indessen muss für eine Verbesserung der Verbindungen mit dem Ilford- und Romfordbezirk gesorgt werden, dessen Wachsthum am stärksten ist. Für die nächsten Jahre sucht man sich durch die Einführung breiterer Wagen zu helfen. Drei aus solchen breiteren Wagen zusammengestellte Züge sind bereits im Verkehr und haben sich bisher gut bewährt. Die neuen Wagen II. und III. Klasse haben Raum für 60 Personen statt wie bisher für 50, während die Wagen I. Klasse jetzt 40 Reisende gegen 32 aufnehmen können. Im Durchschnitt werden die aus den erweiterten Wagen zusammengestellten Züge 20 % mehr Personen befördern als die bisherigen Züge. Die Sitzbreite in den Wagen II. und III. Klasse bleibt unverändert, in den Wagen I. Klasse ist sie um 1,3 cm geringer. Die beschriebene Vermehrung der Sitzgelegenheiten wird erreicht durch seitliche Verbreiterung der Wagen in der Sitzhöhe um 15,25 cm auf jeder Seite und durch Verminderung der Stärke der Seitenwände, ohne dadurch jedoch deren Festigkeit im geringsten zu beeinträchtigen.

— **City- und Südlondonbahn.** Die Roheinnahme aus dem Betrieb dieser elektrischen Untergrundbahn belief sich im verflossenen Halbjahr auf 28 125 £, während die Betriebsausgaben 15 851 £ betrugen, so dass ein Reinerträgniss von 12 274 £ erzielt wurde. Nach Abrechnung der festen Zinsen und des Tilgungsbetrages verblieben 11 945 £ zur Vertheilung an die Aktionäre. Auf die Vorzugsantheile wurden 5 %, auf die Stammaktien 2,25 % Jahresdividende vertheilt und 1 107 £ vorgetragen. Mit Genugthuung betont die Verwaltung, dass die Zahl der beförderten Personen und die Einnahme im verflossenen Halbjahr ihren Höhepunkt erreichte, obwohl sich der Wettbewerb einer längs der Bahnlinie gebauten Strassenbahn fühlbar gemacht hat. Die Erweiterungsarbeiten schreiten in erfreulicher Weise fort. Was die nördliche Verlängerung betrifft, so sind die Tunnel und Untergrundstationen in der Moorgatestrasse beendigt; die Stationszugänge und die Aufzüge sind soweit fertig, dass man hoffen darf, die Verlängerung im Oktober d. J. dem Betriebe übergeben zu können. Mit Rücksicht darauf, dass sämmtliche im März d. J. aufgelegten 37 000 gewöhnlichen Antheilscheine gezeichnet sind, hat die Verwaltung die nördliche Weiterführung bis Islington bereits ausgeschrieben. Die Arbeiten sind an W. Rigby & Co., die auch die südliche Fortsetzung bis Clapham übernommen haben, vergeben worden, und sollen gleich nach Erwerbung des Geländes für die Stationsgebäude in Angriff genommen werden. Ein Uebereinkommen mit der London-Brighton- und Südküstebahn betreffs gemeinschaftlichen Baues und Betriebes einer Untergrundverbindung zwischen der Station an der Denmanstrassenecke und der Station an der Londonbrücke, ist zum Abschluss gelangt.

— **Verkehr zwischen England und Indien über Russland.** Das amtliche Organ des Ministeriums der Verkehrsanstalten, der „Westnik Ministerstwa Putei Ssoobschtscheija", berichtet über eine interessante Interpellation im Unterhause des englischen Parlaments, betreffend die Möglichkeit der Beförderung des Postverkehres zwischen England und Indien mit Benutzung der russischen Eisenbahnverbindungen. Es wurde mitgetheilt, dass gegenwärtig die Endpunkte der russischen und der indischen Eisenbahnen in Centralasien nur einige hundert Meilen von einander entfernt seien, und dass nach der Erbauung der z. Zt. allerdings nur erst projektirten Bahn zwischen Ssamarkand und Orenburg, eine ununterbrochene Verbindung Calais' mit Kalkutta erzielt werden könne. Auf Grund dieser Mittheilung stellt das Parlamentsmitglied die Anfrage, ob die Regierung geneigt sei, in betreff der Postbeförderung auf diesem Transitwege Unterhandlungen mit Russland zu pflegen. Abgesehen davon, dass eine solche Verbindung die Möglichkeit gebe, die Zustellung der Post in 10 Tagen zu bewerkstelligen, werde die neue Bahnverbindung Indien die Thore zu den durch russische Eisenbahnen angeregten Handelsmärkten weit öffnen. — In der Londoner Presse sind nachstehende Notizen über den Stand der jetzigen Verkehrsmittel, die den Weg zwischen England und seinen Kolonien auf das äusserste verkürzen würden, veröffentlicht. London ist von Alexandrowo über Calais und Berlin 917 englische Meilen entfernt. Die Strecke Alexandrowo bis Baku beträgt 1 968 Meilen, der Seeweg quer über das kaspische Meer bis Krassnowodsk 198 Meilen; von hier führt die Transkaspieisenbahn bis Kuschk, an der Grenze Afghanistans in einer Länge von 714 Meilen. Auf der ganzen erwähnten Strecke besteht schon jetzt ein regelmässiger Eisenbahn- und auf dem Kaspimeere ebenso regelmässiger Dampferverkehr. Von der anderen Seite verbindet Cheman in Afghanistan mit Karachi in Indien eine Eisenbahnlinie von 481 Meilen. Die Erbauung des fehlenden Eisenbahngliedes von 438 Meilen Länge von Kuschk bis Cheman über Herat und Kandahar würde einen Kostenaufwand von 3 000 000 £ erfordern. Infolge dessen würde aber der Verkehr zwischen London und Karachi — im ganzen 4 716 Meilen — in einer Woche bewerkstelligt werden können.

Ob hierbei nicht für russische bezw. asiatische Verhältnisse die Reisedauer etwas zu kurz berechnet ist?

— **Die Tarifsammlung für den Transport von Getreide in allen Verkehren der russischen Eisenbahnen** (zweite verbesserte und vervollständigte Ausgabe), die am 1. d. Mts. in Kraft tritt, ist in Nr. 1067 des „Sbornik Tarifow" vom 7. Juli d. J. veröffentlicht.

Ausser den Tarifsätzen, die für Entfernungen bis zu 3 500 Werst ausgerechnet sind, enthält das Heft auch die Angaben der Formel, nach der die Ausrechnung stattgefunden hat, die sämmtlichen Bestimmungen über die Tarifberechnung für die Sendungen, die unterwegs eingelagert werden, sowie die Sätze, die für Umladung, Beförderung auf Verbindungsbahnen usw. zur Erhebung gelangen, so dass ein vollständiger Tarif für die zu den Sätzen des Getreidetarifes zu befördernden Artikel gegeben ist.

— **Wiederverkauf der Abonnementskarten russischer Bahnen.** Es ist bekannt, dass in Russland seit Einführung der Abonnementskarten von unlauteren Vermittlern mit den vorbezeichneten Karten auf recht verwickelte Weise Hinterziehungen stattfanden, die der Staatseisenbahnverwaltung nicht unbedeutenden Schaden brachten, ohne dass den Personen, die den Handel trieben, das Handwerk gelegt werden konnte. Um nun eine authentische Interpretation des höchsten Gerichtshofes zu erlangen, ist die Frage, ob der Wiederverkauf von Eisenbahnabonnementskarten statthaft ist, bis an den dirigirenden Senat gebracht worden. Wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" Nr. 145 nunmehr mittheilt, hat der Senat dahin entschieden, dass, da der Wiederverkauf von Eisenbahnabonnementskarten nicht durch das Strafgesetz oder durch zwingende Regeln verboten ist, der Wiederverkauf kein Strafvergehen darstellt, unabhängig davon, ob er einmal oder mehrmals erfolgt ist. Wenn der Wiederverkauf von Fahrkarten aber gewerbsmässig betrieben wird, so unterliegt er den allgemeinen den Handel betreffenden Regeln, d. h. es muss von den Verkäufern ein besonderer Handelsschein gelöst werden. Falls diese Forderung nicht erfüllt wird, kann ein solcher Händler zur Verantwortung gezogen werden, jedoch nur auf dem Verwaltungswege, nicht aber auf dem gerichtlichen.

Nach Lage der Gesetzgebung ist die Entscheidung gewiss zutreffend, sie hilft aber den Eisenbahnverwaltungen in ihrem fortwährenden Kampf gegen die Hinterziehungen sehr wenig.

— **Die finländischen Eisenbahnen** haben im Jahre 1898 eine Einnahme von 22 004 274 ℳ erzielt, denen die Ausgaben mit 14 386 000 ℳ gegenüberstehen, so dass die Nettoeinnahme 7 618 274 Mark beträgt.

Die im Jahre 1897 vollzogene Ermässigung der Tarifsätze für den Güter- und Passagierverkehr hat keine Verringerung der Einnahmen, wohl aber, wie auch in anderen Ländern, eine Erhöhung derselben zur Folge gehabt. Charakteristisch ist es, dass die Ausgaben für Heizmaterial (Holz) im Vergleich zum Vorjahre um 43 % gestiegen sind.

In richtiger Erkenntniss der grossen Bedeutung der Eisenbahnen für Wirthschaft und Kultur soll die Reineinnahme des verflossenen Jahres ausschliesslich zur Hebung des Verkehrswesens verwandt werden.

In diesem Sinne enthält die finländische Gesetzsammlung Allerhöchste Resolutionen über die Erlaubniss zu folgenden Eisenbahnbauten: 1. einer normalspurigen Bahn von der Eisenbahnstation Lappi (Uleåborger Bahn) bis zur Stadt Brahestad, 2. einer Bahn (Spurweite 75 cm) von der Station Suolahti (Jyväskylä-Suolahtibahn) bis zur Papierfabrik Enonkoski im Kirchdorfe Laukas, 3. einer Bahn von der Station Kovjoki (Uleåborger Bahn) bis zu der Stadt und dem Hafen Nykarleby.

Die Frage der steigenden Holzpreise drückt übrigens nicht allein die finländischen Staatsbahnen, sondern spielt auch eine ebenso grosse Rolle in Russland, weil die Preise für Erzeugnisse der Forstwirthschaft stets wachsen und während der beiden letzten Jahre sogar um 20—30 % gestiegen sind. Um die Ursachen dieser Erscheinung klarzustellen, hat der Minister der Verkehrsanstalten der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" zufolge der Verwaltung der Staatsbahnen aufgetragen, eine besondere Kommission, bestehend aus Vertretern des Ministeriums der Verkehrsanstalten, des Finanzministeriums, des Ackerbauministeriums und der Reichskontrole niederzusetzen. Diese Kommission wird sich mit der allseitigen Klarstellung der gegenwärtigen Lage der Forstwirthschaft und des Handels mit Erzeugnissen der Forstwirthschaft zu beschäftigen haben.

— **Der Bau einer Ringbahn um den Baikalsee** soll dieser Tage endgültig beschlossen worden sein. Nach einer Meldung der „Nowosti" werden die Arbeiten noch im laufenden Jahre in Angriff genommen werden. Die beabsichtigte Verbindung der Ufer des Sees vermittelst kolossaler Eisbrecherfähren, welche ganze Eisenbahnzüge aufnehmen können, erwies sich bei näherer Untersuchung des Sees als unausführbar. Der See hat an der Fährlinie eine Breite von 60 Werst und eine sehr bedeutende Tiefe, an einzelnen Stellen beträgt die Tiefe sogar 1700 m. Der See ist auch im Winter unruhig, so dass die Eisdecke, die eine Stärke von 1 Faden (= 2,1335 m) erreicht, berstet und Schiebungen entstehen. Die Fähre würde unvermeidlich von dem treibenden Packeis zerdrückt werden. Aus diesem Grunde wird die Uferbahn nöthig, die im Hinblick auf die zu überwindenden Schwierigkeiten zu den bemerkenswerthesten Bahnbauten gehören wird. Auf einer Strecke von 80 Werst (= 85,36 km) wird eine 5 Faden (= 10,67 m) hohe Mauer errichtet werden, um der hart am Ufer des Sees hinführenden Bahnlinie die nöthige Festigkeit zu geben. Im Laufe dieses Jahres sollen 40 Werst (= 42,68 km) Bahnstrecke fertiggestellt werden. Für den Bau sind 34000000 R. angewiesen worden. Die Länge der Ringbahn beträgt 240 Werst (= 256,1 km).

Ob sich alle diese Nachrichten der „Nowosti" bestätigen werden, bleibt noch abzuwarten, denn soweit aus anderen Mittheilungen bekannt geworden ist, ist nicht nur eine Dampffähre bereits betriebsfähig, sondern es soll sogar die Absicht bestehen, noch eine zweite solche Eisbrecherfähre zu erbauen. Uebrigens wären das noch keine Widersprüche, denn der Fährbetrieb war ja stets nur als ein Uebergangsstadium gedacht, bis die Ringbahn fertiggestellt worden ist, um den ununterbrochenen Verkehr auf der sibirischen Bahn unterhalten zu können.

Gegenwärtig ist am 3./15. Juli der zeitweilige Verkehr auf der Strecke Tschita-Stretensk der Transbaikalbahn eröffnet worden. Als tarifmässige Zahlung ist auf Güter in Wagenladungen (750 Pud = 12285 kg) $^1/_{12}$ Kop. für das Pud (= 16,38 kg) und die Werst (= 1,067 km) im Verkehr zwischen den beiden Endpunkten dieser Strecke und auf $^1/_{10}$ Kop. für das Pud und die Werst im Verkehr zwischen den anderen Stationen der neueröffneten Strecke festgesetzt. Die neu eröffnete Theilstrecke ist die letzte der Richtung der grossen sibirischen Bahn, die anfänglich bestätigt worden war. Am 4./16. Dezember 1896 erfolgte die Bestätigung der Statuten der Aktiengesellschaft der chinesischen Ostbahn, welche die nördliche Richtung der projektirten Strecke zwischen Stretensk und der Ussuribahn ersetzt. Jetzt endet die Transbaikalbahn in Stretensk und um sie mit der chinesischen Ostbahn zu verbinden, wird in südöstlicher Richtung von der Station Kaidalowo (zwischen Tschita und Stretensk) bis zur Station Nogaden an der russisch-chinesischen Grenze eine Verbindungsbahn gebaut, wo auch die chinesische Ostbahn beginnt.

— **Einstellung von Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft in Züge russischer Bahnen.** Die internationale Schlafwagengesellschaft hat sich, wie die „Rigaer Börsen- und Handelszeitung" mittheilt, im Hinblick auf die bevorstehende Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Russland an die Regierung mit dem Gesuch gewandt, ihr zu gestatten, für die Bedürfnisse der neuen Linien zehn neue Schlafwagen, die auf ihren eigenen Werkstätten im Auslande gebaut werden sollen, in den Verkehr zu stellen.

Wie das genannte Blatt hört, wurde dieses Gesuch bewilligt, jedoch nur unter der Bedingung, dass diese Wagen in russischen Fabriken gebaut werden.

— **Weiterbau der anatolischen Bahn nach Bassorah.** Wie bereits gemeldet, wird am 15. September d. J. eine deutsche Kommission unter der Leitung des deutschen Generalkonsuls Stemrich in Konstantinopel eine Studienreise antreten, um die projektirte Bahnverbindung der anatolischen Bahn mit Bassorah am persischen Golf auf ihre Linienführung und Ertragsfähigkeit zu prüfen. Dieser Kommission soll einer Konstantinopeler Mittheilung vom 30. Juli zufolge auch der Unterstaatssekretär im türkischen Finanzministerium, Raffauf, zugetheilt werden. Türkische Blätter kritisiren diese Zutheilung mit dem Hinweis, dass der Genannte preussischer Beamter und nur, um seiner hiesigen Berufung zu folgen, beurlaubt sei. Offizielle türkische Kreise weisen jedoch darauf hin, dass er als Vertrauensmann der türkischen Regierung die geeignete Persönlichkeit sei, um in der von dem Wettbewerb vielumstrittenen Frage der Kilometergarantie ein gewissenhaftes und im Interesse der Pforte liegendes Urtheil abzugeben.

— **Die Birma-Szetschuen-Eisenbahn.** Ueber das Endergebniss der Vorarbeiten der Vermessungskommission für die Birma-China-Eisenbahn schreibt die „Rangoon Gazette": „Die Vorbereitungsarbeiten sind von vollständigem Erfolge gekrönt worden; die damit Beauftragten haben eine praktische Eisenbahnlinie von der Kulonfähre, dem vorgeschlagenen Endpunkte der Mandalay-Salwien-Eisenbahn, nach dem Yangtsethal festgelegt. Wie gegenwärtig vorgeschlagen, würde die Linie den Yangtse bei Lutschu, etwa 100 Meilen von Tschungking, erreichen, und zwar da, wo der Yangtse mit dem Yungeningflusse zusammenfliesst. Der letztere bildet einen der Haupthandelswege von Szetschuen, auf welchem besonders Salz nach Kweitschau und die Baumwollfabrikate der Eingeborenen von Szetschuen nach Kweitschau und dem Yünnan versandt werden. Die Länge der Linie wird ungefähr 1000 englische Meilen sein. Die Einzelpläne und Rohkostenanschläge sind bereits unterwegs nach England, aber natürlich vertraulicher Natur, und werden deshalb, mindestens vorläufig nicht veröffentlicht werden. Ganz klargestellt ist bereits durch diese Vermessungen der eine Punkt, dass eine Eisenbahn von Birma in das Herz der Provinz Szetschuen, vielleicht die am dichtesten bevölkerte Chinas, nicht nur nicht undurchführbar ist, sondern dass deren Herstellung nicht einmal ausserordentliche Schwierigkeiten bieten würde. Ob eine solche Linie entsprechenden kommerziellen und politischen Gewinn abwerfen würde — die Herstellung erfordert etwa 10000000 bis 12000000 £ — ist eine Frage, welche Kapitalisten und Staatsmänner zu beantworten haben.

— **Eisenbahnbau in Shantung.** Nach einer Meldung der am 1. d. Mts. in Berlin eingetroffenen „Nachr. aus Kiautschou" bestätigt sich die frühere Mittheilung, dass die Eisenbahnvorarbeiten im Kreise Kaumi am 18. Juni d. J. durch aufständiges Volk gestört worden sind. Die Arbeiten mussten eingestellt werden. Eine am 23. Juni d. J. dorthin gesandte Abtheilung Militär unter Hauptmann Mauwe stiess beim Dorfe Titung auf ernsten Widerstand. Die Bevölkerung war mit Gewehren und Geschützen bewaffnet, Kaumi war von Tausenden von Bauern besetzt. Hauptmann Mauwe nahm Titung im Sturme, wobei die Chinesen einen Verlust von neun Todten erlitten. Kaumi öffnete seine Thore bei Annäherung der deutschen Truppen.

Die Ruhe scheint nun vollständig wieder hergestellt zu sein, da bereits im Inseratentheile der „Deutsch-Asiatischen Warte" die erste Verdingungsanzeige des Eisenbahnbauinspektors Hildebrand für die Ausführung der Erd- und Felsarbeiten, Brückenpfeiler und Durchlässe auf der Linie Tsintau-Tsinanfu, also für den Bau der Bahn im Hinterlande von Kiautschou, enthalten ist.

— Ueber die **chinesischen Eisenbahnverhältnisse** kabelt der Pekinger Korrespondent der „Times": Die britischen Ingenieure, welche unter Herrn Kinder die erste Sektion der Lu-Hau-Eisenbahn von Peking nach Pao-ting-fu gebaut, haben die Mittheilung erhalten, dass ihre Beschäftigungszeit abgelaufen. Die Linie ist trefflich gebaut, alles in vollster Ordnung und bereit zur Uebergabe. Französische Ingenieure werden in Kürze erwartet.

Aus Rangoon meldet dasselbe Blatt: Hier bekannt gewordene Einzelheiten über die Forderungen, welche Herr Doumer an den Vizekönig von Yünnan gestellt, zeigen, dass dessen kurzer Besuch hauptsächlich der Eisenbahn von Lao-kai in Tonkin nach Yünnan-fu galt. Die Chinesen sollten sofort eine Endstation bauen. Sie berichteten nach Peking, und als Doumer abreiste, war der Streit noch unentschieden. Sogar über die Spurweite der Bahn ist man noch nicht einig. Dasselbe Schicksal hatte das Gesuch um eine sofortige Konzession für grosse andere Unternehmungen . . . Inzwischen wimmelt es in Yünnan-fu

von französischen Syndikatsagenten, zwei französische Läden sind eröffnet und im Centrum der Stadt flattert die Trikolore . . .

Pao-ting-fu liegt nicht ganz 150 km südsüdöstlich von Peking. Was die auf Yünnan bezügliche Meldung betrifft, so fürchtet man in England, dort jeden Einflusses verlustig zu gehen.

— **Eine neue Eisenbahnlinie in Transvaal.** Man schreibt der Münchener „Allg. Ztg." aus Pretoria: Mit der Eröffnung der Pietersburger Eisenbahnlinie, die vor kurzem stattgefunden hat, ist eines der fruchtbarsten Gebiete der südafrikanischen Republik dem Weltverkehr erschlossen worden. Mit der treibenden Kraft der Tropen verbindet der Zoutpansbergdistrikt die kräftige, gesunde Vegetation der gemässigten Zone; während in den Thälern der Kaffeebaum und die Theepflanze gedeihen, ergeben in der Höhenlage Weizen und Mais reichliche Ernten und an den Berghängen ragt neben Orangenhainen die dunkelnde Tanne. Leider ist unter der wirthschaftlichen Herrschaft der herrschenden englischen Spielerplutokratie an eine systematische Bearbeitung der landwirthschaftlichen Vorzüge des Landes noch nicht zu denken. Als einzige Hoffnung bleibt übrig, dass die Regierung als ein Gegengewicht gegen die unheilvolle Gesellschaft der englischen „Gründer in Goldbergwerken" deutsche und holländische Bauern ins Land zieht oder Kapitalistengruppen zu genossenschaftlichen Unternehmungen auf landwirthschaftlichem Gebiete ermuthigt. Der Erfolg würde ein überraschender sein.

— **Bahnbau in Abessinien.** Eine der interessantesten Bahnbauten ist die von den Franzosen unternommene Linie Dschibuti-Harrar an der Somaliküste. Die Bahn hat ebenso sehr politische wie wirthschaftliche Zwecke; sie soll dem Verkehr von und nach Abessinien eine bequeme Verbindung nach dem Meere schaffen und das in dem Besitz Italiens befindliche Massauah lahm legen. Ausserdem würde diese Bahn den Verkehr nach der englischen Küste bei Zeila stark beschränken, wohin bis jetzt aus dem Innern die meisten Karawanen gehen. Auch würden die Franzosen nach den mit dem Negus Menelik geschlossenen Verträgen die Erhebung der Zölle für Abessinien, die in Dschibuti erfolgen soll, in ihre Hände bekommen. Mit unverkennbarem Unmuthe hat man von englischer Seite den Beginn dieses Bahnbaues verfolgt und hat schon höhnisch darauf hingewiesen, dass die Fertigstellung dieser Linie nur äusserst langsam vorrückt. Zugleich wurde behauptet, es solle nun eine englische Linie von Zeila nach Harrar gebaut werden; allerdings hat davon seit einigen Monaten nichts verlautet, aber bei dem englischen Eifer in afrikanischen Gründungen könnte doch der Plan bald zur Ausführung kommen und der französischen Bahn ihre Bedeutung nehmen. Hier tritt der alte Wettstreit um den Einfluss auf Abessinien wieder in die Erscheinung. Nach den neuesten Meldungen war die Abtheilung der Vorarbeiter beim 80. Kilometer von Dschibuti angekommen und schickte sich an, durch den Busch bis zum Kilometer 100 vorzurücken. Bei Kilometer 92 hat man nahe der äthiopischen Grenze mit dem Bau eines Forts begonnen, das von Staatswegen „zum Schutze der Arbeiter" errichtet werden soll. Wenn die Bahnarbeiten in demselben Tempo fortgehen, so dauert die Ausführung der 300 km langen Linie mindestens 8 Jahre, und wenn grössere Hindernisse vorkommen, gewiss 10 Jahre. Unterdessen können sich daselbst alle Verhältnisse ändern, und der ungeduldige Negus kann sich schon vollkommen von dem Unternehmen abgewendet haben. („Hamb. Corresp.")

— Ueber **Bahnbauten in Santa Catharina** schreibt die „Deutsch-Bras. Korresp.": Von nordamerikanischer Seite werden die grössten Anstrengungen gemacht, die verschiedenen in den Südstaaten Brasiliens schwebenden Eisenbahnprojekte in die Hände zu bekommen; es sind durch den nordamerikanischen Generalkonsul in Rio de Janeiro für die von deutscher Seite behandelten Konzessionen verschiedene vorteilhafte Kaufangebote an die Eigenthümer derselben gemacht worden. Um diese grossen, vorwiegend von Deutschen bewohnten Gebiete nicht in wirthschaftliche Abhängigkeit von den Vereinigten Staaten von Nordamerika fallen zu lassen und um die aus den Bahnbauten zu erwartenden Lieferungen der deutschen Industrie zu erhalten, ist die Firma Arthur Koppel in Berlin mit dem Ankaufe der Konzession Blumenau-Aquidaban vorgegangen; es steht der baldige Baubeginn für diese Strecke zu erhoffen.

— **Die Tarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.** Der eben erschienene 12. Monatsbericht der Interstate Commerce Commission ist wie in früheren Jahren erfüllt von begründeten Anklagen gegen die Missbräuche des in den Vereinigten Staaten herrschenden Frachtensystems, wenn es sich um Beförderungen von einem Staat zum anderen handelt. Die Kommission stellt fest, dass das Gesetz dessen Ausführung zu überwachen ihre Aufgabe ist, jetzt weniger als jemals Beachtung findet und dass, wenn man nicht wirksamere Maassregeln ergreift, die Ergebnisse nur illusorisch sein werden. Man kümmert sich kaum um die Tarife, welche das Gesetz festgesetzt hat; fortwährend werden zu Gunsten einzelner Sondertarife gewährt, die Preise der Frachten wechseln, die Direktoren misstrauen einer dem anderen, die Versender kennen die ihren Konkurrenten eingeräumten Vergünstigungen nicht, riesige Summen werden aufgewendet, um Frachtgeschäfte heranzuziehen, geheime Tarife werden den grossen Verfrachtern gewährt, ohne dass das Publikum davon Gebrauch machen kann. Um diese letztere Ungesetzlichkeit zu verdecken, wendet man den regelmässigen Tarif an, aber man gibt dem Verfrachter einen Check, der den Werth des zugestandenen Rabattes darstellt. Wenn es sich um Flüssigkeiten handelt, so lässt man Bassinwagen zu, deren Fassungsraum ein viel grösserer als der angezeigte ist.

Im ganzen haben alle diese Kniffe das Ergebniss, dass grosse Unternehmungen zum Schaden der kleinen Idustriellen und Geschäftsleute begünstigt werden, sodass diese unter solchen Bedingungen den Kampf nicht durchführen können und häufig zu Grunde gehen.

(„Moniteur des chemins de fer", Brüssel.)

— Ueber die **Einnahmen der amerikanischen Bahnen im ersten Halbjahr 1899** schreibt die „N.-Y. Handelsztg.": Während des mit dem letzten 30. Juni 1899 beendeten Halbjahres haben sich die Einnahmen unserer Eisenbahnen noch günstiger gestaltet, als bei Beginn des vorigen Monats vorauszusehen war. Denn es stellen jene sechs Monate hinsichtlich des Eisenbahngeschäftes eine ununterbrochene Periode der allseitigen Besserung dar, welche wider Erwarten im Juni 1899 ihren Höhepunkt erreichte. 123 Bahnen mit einer Gesammtlänge von rund 98 000 Meilen berichten für diesen Monat 5 988 008 D. an Mehreinnahmen, d. h. ein Mehr von 14,06 % den Betriebserträgnissen des gleichen vorjährigen Monats gegenüber. Diese ausserordentliche Zunahme kommt zum Theil auf Rechnung der umfangreichen Getreidebewegung des letzten Monats. Es beliefen sich nämlich die Zufuhren zu den westlichen Märkten während des Monats Juni 1899 auf nahe 59 000 000 Bushel, d. h. auf 29 000 000 Bushel mehr, als im Juni 1898, und für die davon berührten Bahnen (die hauptsächlichste Zunahme entfiel auf die Frühjahrsweizenmärkte, d. h. Minneapolis, Duluth und Kansas City) musste eine solche beträchtliche Erweiterung der Getreidebewegung natürlich entsprechend höhere Einnahmen bringen. Indessen lassen sich damit allein die grossen Mehreinnahmen nicht erklären. Die Besserung vertheilte sich auf das ganze Land und lieferte somit einen weiteren Beweis von der Ausdehnung des allgemeinen Geschäftes während des letzten Monats. Die Betriebsergebnisse während des ersten Halbjahres 1899 stellen sich, wie vorauszusehen war, ebenfalls ausserordentlich günstig. Für jenen Zeitraum berichteten bisher 122 Bahnen mit einer Länge von 100 877 Meilen in Betrieb befindlichem Geleise eine Erhöhung der Bruttoeinnahmen (im Vergleiche zu denjenigen der ersten Hälfte 1898) um 17 866 668 Dollars. Ferner berichteten andere 69 Bahnen mit 61 626 Meilen Geleise für die ersten fünf Monate eine Steigerung der Bruttoeinnahmen um 12 372 746 D. Diese beiden Bahngruppen erzielten also gegenüber den betreffenden Perioden des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 30 000 000 D.

## Allgemeines.

— **Die internationale Motorwagenausstellung Berlin 1899** wird, wie das Ausstellungskomitee mittheilt, während ihrer Dauer im Monat September einen lebhaften Selbstfahrerverkehr in Berlin und dessen Umgebung im Gefolge haben. Die Ausstellung wird nämlich nicht nur eine Sammlung von unbeweglichen Motorwagen und deren Zubehör bilden, sondern sie soll auch das Selbstfahrerwesen praktisch vorführen. Für diese sogen. lebende Ausstellung, die einen Hauptanziehungspunkt der ganzen Veranstaltung bilden wird, ist die östliche der beiden Hallen im Kasernenhofe des zweiten Garderegiments zu Fuss an der Karlstrasse bestimmt. Sie wird offen gebaut und bietet 600 qm Raum. Zum Reinigen und Füllen der Wagen steht ausserdem eine grosse Motorkutscherei zur Verfügung. Von den über 100 Fahrzeugen, welche allein für die deutsche Abtheilung angemeldet sind, sollen mehr als die Hälfte zu den Fahrten verwendet werden. Täglich Mittags von 11—1 Uhr werden kürzere Rundfahrten in der nächsten Umgebung Berlins stattfinden. Hieran können sich einzelne Besucher der Ausstellung betheiligen, während zu den abendlichen Fahrten um 5 Uhr nur ganze Wagen abgegeben werden. Für diese Rundfahrten stehen 28 Wagen zur Verfügung. Zu den Wettfahrten, welche die Ausstellungsleitung veranstaltet, sind bis jetzt 16 Wagen gemeldet. Es soll eine Wettfahrt für grössere Fahrzeuge nach Dresden und eine für leichtere Wagen nach Eberswalde und zurück unternommen werden. Auch auf geschlossener Bahn finden Rennen mit Selbstfahrern statt. Ausserdem wird eine Fernfahrt

Berlin-München vorbereitet, an die sich eine Fahrt München-Neapel anschliessen soll. Für die Wettfahrten sind Preise im Gesammtbetrage von 10 000 ℳ. in Aussicht genommen. Da die Franzosen zur Eröffnung der Ausstellung in Motorwagen von Paris nach Berlin kommen, so werden sie, wenn sie mit ihren Fahrzeugen die Sehenswürdigkeiten der deutschen Reichshauptstadt und deren Umgebung besichtigen, ebenfalls zur Belebung des Verkehres mit Selbstfahrern beitragen.

— **Telephonie ohne Draht.** Von einer Erfindung, deren zukünftige Tragweite noch gar nicht abzusehen ist, wird aus Newyork berichtet. Es handelt sich um ein System des drahtlosen Telephonirens, das die lang erwartete Ergänzung zur drahtlosen Telegraphie sein soll. Hierbei wird das Licht zur Uebertragung der menschlichen Stimme benutzt. Der Sprecher spricht in ein elektrisches Strahlenbündel hinein und der Empfänger der Botschaft, der an einem Ort steht, wo die Strahlen in einem Brennpunkt vereinigt werden, ist imstande, ihn genau zu verstehen. An der Empfangsstation befindet sich ein glattpolirter Metallreflektor. Der Angesprochene muss, um den Sprechenden zu verstehen, ein Hörrohr, das mit dem Metallreflektor in Verbindung steht, ans Ohr setzen. Durch die Bewegungen eines lichtempfindlichen Präparates, das den elektrischen Strahlen an der Empfangsstation unmittelbar ausgesetzt ist, soll die Uebertragung der Lichtzeichen in Schall möglich gemacht werden.

— **Eine neue Art von Strassenbahnwagen,** die während der heissen Tage besonders angebracht sein werden, hat die Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn bestellt. Es sind dies Verwandelungswagen, englisch Konvertiblewagen genannt. Durch eine besondere Anordnung der Wände, Jalousien und Fenster der beiden Längsseiten kann der Wagen aus einem geschlossenen jederzeit in einen offenen verwandelt werden, indem die Seitenwände vollständig heruntergelassen werden können. Auch ein Theil der Wände kann je nach Bedürfniss entfernt werden. Von dieser neuen Wagengattung sind zunächst 25 Stück bestellt.

— **Flüssiges Acetylen.** Der französische Akademiker Berthelot und der Erfinder des rauchlosen Pulvers, Vicille, haben durch Versuche nachgewiesen, dass das flüssige Acetylen mit Sand gemengt frei von jeder Explosionsgefahr ist. Das gasförmige Acetylen, wie es jetzt im Gebrauche steht, ist bekanntlich wegen seiner grossen Explodirbarkeit nur unter grosser Vorsicht und in beschränktem Maasse verwendbar. Nach der nun gemachten Entdeckung ist es möglich, diese billig herzustellende Beleuchtungskraft in allen Gefährten und auch in Wohnräumen zu benutzen.

— **Schweissen von Strassenbahnschienen.** Die Goldschmidt'sche Erfindung zur Darstellung von Metallen bei sehr hoher Temperatur, auf der Eigenschaft des Aluminiums beruhend, Metalloxyden besonders kräftig den Sauerstoff zu entziehen, findet, wie die „Schweizer Bauztg." mittheilt, in neuerer Zeit auch Anwendung zum Schweissen von Strassenbahnschienen und es wird dadurch, was für elektrische Bahnen von grosser Wichtigkeit ist, eine gut leitende Verbindung zwischen den einzelnen Schienen hergestellt. Die zu verschweissenden Schienen werden an ihren Stossstellen hohl gelegt, hieran mit einer Form zur Aufnahme des Gemisches von Eisenerz und Aluminium umgeben und gegeneinander gepresst. Das Gemisch wird entzündet und die durch das Verbrennen des Aluminiums entstehende ganz gewaltige Hitze ist ausreichend, um eine vollständige Verschweissung der beiden Schienenstösse zu bewirken. Die zur Durchführung dieser Arbeiten erforderlichen Vorrichtungen sind sehr einfach und es bietet das ganze Verfahren keine Schwierigkeiten, da drei Mann auf der Strecke vollständig genügen. Die Schweissung ist eine vollständige und geht durch das ganze Profil hindurch; die Ausdehnung der Schienen bewirkt infolge der entstehenden Wärme ein kräftiges Gegeneinanderpressen der Schienenköpfe, wodurch eine innige Verbindung derselben gesichert wird. Diese Art der Schweissung ist, weil die Wärme sich über den ganzen Umfang der Schienen gleichmässig verbreitet, der mehr einseitig wirkenden elektrischen Schweissung vorzuziehen.

— **Der theuerste Motorwagen,** der während der Tuilerien-Automobilausstellung verkauft wurde, ist derjenige, welchen der bekannte Motorenfahrer Girardot sich für die Wettfahrt um Frankreich herum hatte anfertigen lassen. Das Gefährt wurde von einem Millionärsportsmann für 50 000 Frcs. erstanden. Der billigste Motorwagen der Ausstellung stellte sich auf 2 500 Frcs.

— Auf der **elektrischen Versuchsstation der Firma Siemens & Halske** zu Gross-Lichterfelde werden bekanntlich Experimente nach der Richtung hin angestellt, wie der Eisenbahnbetrieb am zweckmässigsten in elektrischen Betrieb umzuwandeln sein wird. Bei dem grossen Interesse, dass das Publikum allen auf Verkehrsverbesserungen hinzielenden Maassnahmen, im besonderen aber einer so hoch bedeutsamen, wie der hier angestrebten Verbesserung entgegenbringt, erscheint es angebracht, schreibt die „Nat. Ztg.", über jene Versuche zusammenfassend mitzutheilen, was wir an Ort und Stelle darüber aus sachverständigem Munde erfahren haben. Zunächst ist zur Richtigstellung anderweiter Veröffentlichungen zu bemerken, dass es sich gegenwärtig dort nicht mehr hauptsächlich oder gar ausschliesslich um Versuche im Hinblick auf den geplanten probeweisen elektrischen Betrieb der Wannseebahn handelt. Ueber die Art der Inbetriebsetzung dieser Strecke sind sich die Ingenieure der Firma im Prinzip längst klar; es wird hierfür der Gleichstrom verwandt werden. Das Hauptziel, dem man mit stets wachsender Zuversicht auf der Versuchsstrecke entgegenarbeitet, ist vielmehr der elektrische Vollbetrieb der Fernbahnen, und bei den Versuchen nach dieser Richtung wird mit Drehstrom gearbeitet. Sodann wird nicht, wie noch jüngst verlautete, fortgesetzt Tag für Tag „Probe gefahren", sondern in mehrwöchigen Zwischenräumen wird jeweilig während einiger Stunden an einem Tage wieder einmal praktisch erprobt, was die Konstrukteure im einzelnen in der Zwischenzeit neu ersonnen haben, um dem vorbezeichneten, eine neue Epoche des Verkehres einleitenden Ziele immer näher zu kommen. Was nun den wahrscheinlich gegen Ende d. J. aufzunehmenden probeweisen elektrischen Betrieb der Wannseebahn anbetrifft, so ist derselbe so gedacht: Es wird täglich ein „elektrischer" Zug fahrplanmässig eingestellt. Jeder Zug hat zwei elektrische Lokomotiven (je eine vorn und hinten). Während die vordere Lokomotive die den Zug bildenden Eisenbahnwagen der bisherigen Bauart zu ziehen hat, hat die hintere nur die Bestimmung, beim Anfahren des Zuges zu stossen, dann aber wird sie während der Fahrt abgeschaltet. Es springt besonders in die Augen, wie sehr sich das Umsetzen der Lokomotiven hierdurch vereinfacht. Bekanntlich geschieht dieses bei den Dampflokomotiven durch Zuhilfenahme der Drehscheiben in umständlicher und zeitraubender Weise. Die elektrische Lokomotive braucht niemals umgesetzt zu werden; denn in diesen Fällen übernimmt eben einfach die hintere Lokomotive die Funktionen der vorderen und umgekehrt. Auch das Bereithalten neu angeheizter Lokomotiven fällt fort. Die Speisung des Probebetriebes wird von dem eigens auf dem Grundstück der Firma Siemens & Halske in Gross-Lichterfelde schon im Bau begriffenen Kraftwerk aus erfolgen und zwar ist der Strom auf eine Strecke von etwa 1,5 km durch Kabel nach der Wannseebahn zu leiten. Der Strom dient zum Betrieb der Motoren der Lokomotive des probeweise betriebenen Zuges. Zum Ausgleich der Spannungsverluste auf der Probefahrtstrecke sind Akkumulatorenbatterien bestimmt.

— **Hinterbliebenenkasse des Verbandes deutscher Beamtenvereine.** Der Geschäftsbericht der Direktion für das Jahr 1898 liegt jetzt vor. Bekanntlich übernimmt die Kasse Wittwen- und Weisenpensions-, Sterbegeld- und Studienrentenversicherungen. Bis Ende des Jahres 1898 wurden insgesammt an Prämien vereinnahmt 242 935 ℳ., wovon als Ueberschuss nachgewiesen werden konnten 111 880 ℳ. oder 46,05 % der Prämieneinnahmen. Von diesem Ueberschuss sind bisher an die Mitglieder vertheilt worden 22 325 ℳ., während der Rest insbesondere zur Ansammlung von besonderen Sicherheitsfonds, denen keine Verpflichtungen gegenüberstehen, bestimmt wurde. Es geht hieraus hervor, dass die Versicherungseinrichtungen des Verbandes eine durchaus sichere Grundlage haben und die Verwaltungsorgane bestrebt sind, durch Ansammlung besonderer Fonds die Sicherheit fortgesetzt zu steigern. Es kann deshalb den Beamten nur immer von neuem empfohlen werden, Versicherungen beim Verbande zu nehmen, zumal der Preis der Versicherung sich bei keinem anderen Versicherungsinstitut billiger stellen kann und die Prämien infolge der steigenden Gewinnantheile sich noch fortgesetzt ermässigen müssen. Bisher ist von den erzielten Ueberschüssen ein Betrag von durchschnittlich 4 % der bis zum Schluss des Ueberschussjahres eingezahlten und verrechneten Prämien (also ohne Prämienüberträge) an die Mitglieder vertheilt worden, sodass z. B. ein seit dem 1. April 1894 versichertes Mitglied, welches vierteljährlich 25 ℳ. Prämien zu zahlen hat, für das Jahr 1898 als Gewinnantheil 19 . 25 . 0,04 = 19 Mark erhält, sein Jahresbeitrag für 1899 sich somit bereits von 100 ℳ. auf 81 ℳ. ermässigt. Wenn auch nicht anzunehmen ist, dass auf die Dauer als Dividende 4 % der eingezahlten Beiträge an die Mitglieder gewährt werden können, so dürfen doch fortdauernd sehr erhebliche Ueberschüsse erwartet werden, die den Mitgliedern einen steigenden Gewinnantheil sichern. Ausführlichen Aufschluss gibt der vollständige Geschäftsbericht. Dieser und die sämmtlichen über die Einrichtungen Aufschluss gebenden Drucksachen werden auf Verlangen von den Verbandsvereinen, den Ortsausschüssen und der Direktion der Hinterbliebenenkasse in Wilmersdorf bei Berlin kostenfrei zugestellt.

— **Der Salonwagen des Emirs von Buchara,** welcher kürzlich Seiner Hoheit von dem Kaiser von Russland geschenkt worden ist, besteht, wie der „Russki Inw." berichtet, aus zwei Abtheilungen. Das Aufenthaltszimmer ist durch grosse Spiegelglasfenster erhellt. Kleine Divans befinden sich darin und die Wände sind mit englischem Leder mit Goldpressung bekleidet. Die Decke ist mit dunkelblauem Stoff bezogen, der mit goldenen Sternen besät ist. Ein kleiner Schachtisch bildet eine besondere Sehenswürdigkeit des Empfangszimmers. Die silbernen Schachfiguren haben einen Werth von 3 000 R. Die folgende Abtheilung des Wagens besteht aus einem Salon, der mit orientalischem Luxus eingerichtet ist. Lehnstühle, Divans und Tische von prachtvoller Arbeit stehen darin. Ein Gang führt aus dem Salon ins Schlafzimmer und von dort führt ein solcher ins Badezimmer. Für das Gefolge des Emirs sind zwei Abtheile bestimmt. Der Wagen wird mit Dampf geheizt. Im zweiten Wagen befinden sich die Küche und die Zimmer für die Dienerschaft. In der Küche ist ein Apparat mit einem Uhrwerk angebracht zur Bereitung von Schaschlyk und anderen Fleischspeisen, die mit Hilfe des Bratspiesses bereitet werden. Eine Menge grosser und kleiner Schränke in der Küche sind zur Aufnahme von Lebensmitteln, des Tafelgeschirres und der Tischwäsche bestimmt. Die Wagen sind weisslackirt und haben rothe Kanten.

— **Feuerlose Lokomotive System Dodge.** Im Beisein namhafter Fachmänner wurden auf der West-Chicago Street Railway, auf der Babylon- (Long Island) Street Railroad und auf der Zweigbahn Newyork- and Newjersey-Railroad Probefahrten mit Motorwagen des neuerdings in Amerika für Tramways und Kleinbahnen versuchsweise verwendeten Heisswassersystems Dodge vorgenommen. Wie wir der „Schweiz. Bauztg." entnehmen, sind die Ergebnisse dieser Probefahrten vollkommen zufriedenstellend ausgefallen. Auf der letztgenannten Zweigbahn, einer normalspurigen Dampfeisenbahn mit langen und starken Steigungen, hat der sog. Kineticmotor sich selbst und noch einen Anhängewagen von 33 t Gewicht anstandslos befördert; der Wasserverbrauch betrug 8 l für das Wagenkilometer, die Fahrgeschwindigkeit 20—48 km in der Stunde, das Gewicht eines zweiachsigen Wagens 10,4 t. Die Ausrüstung des Wagens bilden eine zweicylindrige Maschine mit Kessel, in welchem Heisswasser aufgespeichert wird, ferner ein Luftkondensator und Kontroleinrichtungen. Die in der Centralstation befindlichen Apparate bestehen aus dem für die Speisung mit Heisswasser nothwendigen Kessel und den Rohrleitungen, um dasselbe in den Kessel des Wagens zu überführen. In den Kesseln der Centralstation wird kein Dampf erzeugt, sondern das Wasser auf 380 ° F., entsprechend einem Druck von 14 Atm., erhitzt und sodann in einen unter dem Wagenkasten, über den Achsen horizontal liegenden Tandemröhrenkessel geleitet. Es geht sonach kein von den Fahrgästen zu benutzender Raum durch den Kessel oder die maschinelle Einrichtung verloren. Der Kessel führt bei der Abfahrt unter dem vorerwähnten Drucke 1 040 l Wasser mit sich. Da ein gewisser Wärmeverlust durch die Ausstrahlung und Kondensation eintritt, so besitzt der mit einer Magnesiaumhüllung versehene Kessel, um diesen Verlust zu ersetzen, an seinem rückwärtigen Ende eine kleine Feuerkiste, in welche eine mit Anthracitkohle beschickte, in einem Ofen der Centralstation bis zum Weissglühen erhitzte Pfanne eingeführt wird. Die Hitze von dieser Kohle reicht hinlänglich aus, um den nothwendigen Druck während der gewünschten Fahrt zu erhalten, ohne das Feuer zu erneuern oder zu schüren. Auf dem Wagendache befindet sich ein Kondensationsapparat mit einer Luftoberfläche von 148 qm; der kondensirte Dampf wird in einen zwischen den Rädern befindlichen Behälter abgeleitet und kann erforderlichenfalls auch zum Besprengen des Gleises Verwendung finden. Im Winter kann der Auspuffdampf auch zur Beheizung der Wagen benutzt werden. Die zweiachsigen Motorwagen auf Drehgestellen besitzen an ihren Enden Plattformen für den Wagenführer behufs Handhabung des Regulators und der übrigen Bestandtheile des Mechanismus, die jede beliebige Fahrgeschwindigkeit und rasche Umsteuerung zulassen. Ueberdies sind die Wagen mit hydraulischen Bremsen versehen, bei welchem Oel anstatt Wasser zur Verwendung kommt. Derartige Motorwagen der Detroit and River St. Clair Railway Co. haben eine Länge von 13,725 m und enthalten 60 Sitzplätze. Die Fahrgeschwindigkeit, welche von diesen Motorwagen erreicht wird, beträgt 56 km in der Stunde. Für den Vertrieb des Dodgesystems hat sich in Newyork die Kinetic Power Co. gebildet, welche die Vorzüge des Systems folgendermaassen zusammenfasst: Kein Geräusch, kein Dampf, weder Kohlenasche, noch sichtbare Funken, keine kostspielige Kraftstation, keine Umgestaltungsverluste, weder kostspielige Unterbauten noch Oberbaukonstruktionen. Die Zugförderungskosten für das Wagenkilometer werden mit 5,375 Cts. angegeben.

---

## Bücherschau.

— **Nautikus. Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen.** Berlin 1899. 439 Seiten.

Dieses neue Jahrbuch soll in weiteren Kreisen des deutschen Volkes das Verständniss für die vorhandenen und stetig zunehmenden Seeinteressen stärken. Es enthält ein umfassendes und werthvolles Material und erörtert insbesondere die grossen internationalen Verkehrsinteressen Deutschlands wie u. a. den Seeschifffahrtsverkehr der deutschen Häfen, den Weltschifffahrtsverkehr in Europa, die Weltverkehrswege zur See im Kriege und Frieden, die Kabel des Weltverkehres usw. Die lexikographische Anordnung der Aufsätze erleichtert die Uebersicht und macht das neue Jahrbuch zu einem vorzüglichen Nachschlagebuch über die grossen Verkehrsfragen der Gegenwart, insbesondere auch über das, was in Deutschland auf dem Gebiete der maritimen Interessen erreicht worden ist und noch angestrebt wird.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung der Neubaustrecke Angerburg-Goldap.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr. Von den neuen Verkehrsstellen der am 15. August d. J. zur Eröffnung gelangenden Nebenbahn Angerburg-Goldap wird die Haltestelle Grabowen einstweilen nicht eröffnet. Die Inbetriebnahme der bezeichneten Haltestelle erfolgt zu einem späteren Zeitpunkte, welcher s. Zt. bekannt gemacht werden wird.

### Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Budapest-Lajosmizse'er Lokalbahn zwischen den Stationen Köbanya=alsó pályaudvar und Uj=Peteri (von der ersteren 5,14 und von der letzteren 6,17 km entfernt in der Nähe der Haltestelle Kispest=Szt. Lörincz) neu errichtete Station Kispest=Szt. Lörincz ist am 28. Juni d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 8. August d. J. wird der seitherige Personenhaltepunkt Wengern für die Abfertigung von Eil- und Frachtgut (Stückgut und Wagenladungen) mit Ausnahme von Sprengstoffen und Fahrzeugen eröffnet. (Vergl Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Nr. 58 d. Ztg. Inser.-Nr. 2073.)

Deutsche Reichspost.

**Postkarte.**

Herren

Hermann Hurwitz & Co.

Berlin C.

Stralauerstrasse 56.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Aenderung von Stationsnamen.

**Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.**
Die Station Kirchbeerfurth der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn führt vom 1. Oktober l. J. ab die Bezeichnung „Kirch- und Pfaffen-Beerfurth".
Darmstadt, am 2. August 1899. (2109)
Die Direktion.

## 2. Güterverkehr.

Am 15. August d. J. wird die Verbindungsbahn Danzig Weichselbahnhof-Rangirbahnhof Saspe in Betrieb genommen werden.
Hierdurch ermässigt sich die tarifmässige Entfernung Danzig Weichselbahnhof-Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) von 11 auf 5 km.
Für die Ueberführung von Wagen von Danzig Weichselbahnhof nach Neufahrwasser (Zollinland und Freibezirk) und umgekehrt wird, insofern eine Beförderung mit der Bahn unmittelbar vorausgegangen ist oder nachfolgt, eine Gebühr von 3 ₰ für 100 kg, mindestens 3,00 ℳ für jeden Wagen erhoben. Im Stationsverkehr erfolgt die Beförderung zu den Frachtsätzen des gewöhnlichen Tarifs.
Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.
Danzig, den 31. Juli 1899. (2109a)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr** nach Stationen
a) der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II) etc.;
b) der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg (Gruppe I) etc.;
c) der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) etc.;
d) der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Halle, Hannover, Magdeburg (Gruppe IV, V, VI) etc.;
e) der königlich sächsischen Staatseisenbahnen;
f) Anhang zum deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr (Ausnahmetarif 16);
g) Anhang zum deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr;
h) deutsch-russischer Eisenbahnverband (Ausnahmetarif VI).

Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. wird die „Koksanstalt Bahnschacht" in die vorbezeichneten Verkehre als Tarifstation einbezogen. Für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht kommen die in den bezüglichen Tarifen für Bahnschacht vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 0,004 ℳ für 100 kg zur Berechnung.
Breslau, den 1. August 1899. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

Zum Gütertarif für den Binnenverkehr vom 1. April 1897 tritt am 1. August d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend neben sonstigen, grösstentheils bereits veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen anderweite Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien sowie neue Ausnahmetarife für unbearbeitete Bruchsteine und Steinabfälle im Verkehr von Bramsche und Eversburg b. Osnabr., welche an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife 5 c und 5 d treten.
Soweit durch die Berichtigung der Entfernung Carolinensiel - Ellenserdammersiel sowie durch Aufhebung des bisherigen Ausnahmetarifs 5 c Frachterhöhungen hervorgerufen werden, erhalten diese erst vom 15. September d. J. ab Gültigkeit.
Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.
Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.
Oldenburg, den 29. Juli 1899. (2111)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Mit Gültigkeit vom 1. August 1899 sind die diesseitigen Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen vom 1. August 1894 in einer Neuauflage erschienen.
Durch dieselbe werden in einzelnen Fällen Ermässigungen der bisherigen Rückvergütungen für Eisen-, Holz- und Getreidesendungen herbeigeführt. Die Stationen Freiburg-Wiehre, Karlsruhe Rangirbahnhof, Karlsruhe Westbahnhof sowie Rheinau sind neu aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die Reexpeditionsstationen und das Gütertarifbüreau. Die Neuauflage der Reexpeditionsbestimmungen kann zum Preis von 60 ₰ für das Stück durch die genannten Dienststellen bezogen werden.
Karlsruhe, den 29. Juli 1899. (2112)
Grossh. Generaldirektion.

---

**Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.**
Am 15. September d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 1. April 1895 ein neuer Tarif für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft, welcher neben Frachtvertheuerungen, vornehmlich in den höheren Klassen, die durch die Erhöhung der Entladegebühren in den Empfangshäfen bedingt sind, viele durchweg erhebliche Frachtermässigungen zur Durchführung bringt.
Der Tarif wird voraussichtlich vom 1. September ab zum aufgedruckten Preise von den betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie von der deutschen Ostafrikalinie in Hamburg bezogen werden können; bis zum Erscheinen ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.
Altona, den 28. Juli 1899. (2113)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Schlesisch-sächsischer Verband.**
Die Station Dresden Neustadt (Elbkai) wird mit sofortiger Gültigkeit als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffsbau nach binnenländischen Werften aufgenommen.
Breslau, den 26. Juli 1899. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.**
Am 15. August d. J. treten im Tarif, Theil II, Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von Admont, Gstatterboden, Hieflau, Rottenmann und Trieben der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Ammendorf und Merseburg der königlichen Eisenbahndirektion Halle a. S. in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.
Breslau, den 28. Juli 1899. (2115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896 betr.**
Mit Wirksamkeit vom 1. August — bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Oktober 1899 — gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften und des Kilometerzeigers, insbesondere theilweise geänderte Entfernungen für Meiningen und Probstzella, sowie Erweiterung der Ausnahmetarife.
München, den 29. Juli 1899. (2116)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Hessisch-linksrheinischer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird ein Nachtrag III zum Tarife für den vorbezeichneten Verkehr ausgegeben, der enthält: Aenderungen der Besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, Aenderung der Besonderen Tarifvorschriften, Entfernungen für die in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Cassel übergegangenen Stationen der Strecken Soest-Holzminden, Nordhausen-Blankenheim und Seitenstrecken, Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Köln-Ehrenfeld-Grevenbroich, neue und theilweise gekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Bezirke Mainz, Frankfurt a/M., Cassel und Köln, sowie Aenderungen und Ergänzungen der Aus-

nahmetarife. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Frankfurt a/M., den 31. Juli 1899. (2117)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.**

Die Station Mainkur (E.-D.-Bez. Frankfurt a/M.) wird mit sofortiger Gültigkeit mit nachstehenden Entfernungen in den Tarif einbezogen:

| nach | von Mainkur km |
|---|---|
| Bodenbach/Tetschen tr. | 565 |
| Eger tr. | 368 |
| Furth i/W. tr. | 389 |
| Halbstadt tr. | 722 |
| Myslowitz „ | 917 |
| Oderberg „ | 909 |
| Oswiecim „ | 940 |
| Passau tr. | 446 |

München, den 29. Juli 1899. (2118)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Gütertarif der Gruppe IV.**

Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. werden die Stationen Osnabrück Hann. Bhf. und Bremer Bhf. in den Ausnahmetarif 5b. C des Gruppentarifs IV für den Versand von Bruch- und Bausteinen und Pflastersteinen des Spezialtarifs III in Sendungen von mindestens 45 t nach Emden, Leer, Oldersum und Papenburg aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Münster, den 1. August 1899. (2119)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.**

Tarif Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangt unter Aufhebung der Nachträge I bis IV der Nachtrag V zur Einführung.
Derselbe enthält: Aenderungen des Titelblattes und des Vorwortes, Ergänzungen und Aenderungen der Vorbemerkungen, der allgemeinen und der Ausnahmetarife, die Aufhebung der Wagenladungsklasse C 1 und C 2, ein alphabetisches Verzeichniss der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel, ferner Stationsnamenänderung und Berichtigung.
München, den 31. Juli 1899. (2120)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Zu dem Heft 2 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 10. August d. J. der Nachtrag I mit direkten Frachtsätzen für Stückgut im Verkehr mit Köln Bonnthor, für Eilgut im Verkehr mit Köln Eilgutabfertigung und für den allgemeinen Güterverkehr der Station Welldorf zur Einführung. Der Nachtrag wird kostenfrei abgegeben.
Strassburg, den 26. Juli 1899. (2121)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

## 3. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers einschl. der Nebenanlagen der Loose I bis V der Neubaustrecke Goldap-Stallupönen soll einschl. theilweiser Materiallieferung öffentlich vergeben werden:

| | Bodenbewegung | Mauerwerk |
|---|---|---|
| Loos I rd. | 181 000 cbm | 1 380 cbm |
| „ II „ | 279 000 „ | 1 396 „ |
| „ III „ | 135 000 „ | 5 315 „ |
| „ IV „ | 149 000 „ | 4 748 „ |
| „ V „ | 201 000 „ | 1 756 „ |

Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55a Zimmer 181 und in den Abtheilungsbüreaus zu Goldap und Stallupönen (in letzterem ab 1. August) zur Einsicht aus. Verdingungshefte ohne Zeichnungen werden von dem Centralbüreau hierselbst postfrei abgegeben, für 1,50 ℳ für ein einzelnes Loos, für 3,50 ℳ für alle fünf Loose zusammen. — Angebote auf einzelne oder alle Loose sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot für Erd- und Maurerarbeiten des Looses .... der Neubaustrecke Goldap-Stallupönen“ bis spätestens zum Termine Donnerstag, den 17. August d. J., Vorm. 11 Uhr, uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Königsberg i/Pr., den 19. Juli 1899. (2122)
Königliche Eisenbahndirektion

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Die Lieferung nachstehender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. Federflachstahl, Kesselnieten, Bordnieten,
2. Feilen, Bohrer,
3. Hacken, Hämmer, Beile, Brechstangen,
4. Schraubenschlüssel, Schienentragzangen, Treibkeile, Spaten, Schrotsägen, Baumsägen, Schraubenzieher, Schrankschlösser, Steckschlüssel für Schraubennägel,
5. Pfahllaternen, eiserne Töpfe, Spucknäpfe, eiserne Wassereimer und Spritzenkübel, Blechflaschen, eiserne und messingene Gewichte,
6. Oelkannen, Oelspritzer, Talgbüchsen, Markenkästen, Giesskannen,
7. Putztücher, wollene Decken, wollenes Garn,
8. Atlasleinwand, Schätter, leinener Vorhangstoff, Spritzenschlauch, Bindfadengurt, Feuereimer, Wergstricke,
9. Treibriemen und verschiedenes Leder,
10. Putzkalk, Schmirgel, Fackeln, Leder- und Klauenkohle,
11. Tafelglas,
12. Lampencylinder, Lampen- und Laternenglocken, Waschbecken von Steingut, Seifennäpfchen, Wasserflaschen und Wassergläser,
13. trockene Farben,
14. Bimsstein, Borax, Kolophonium, Kali, Kreide, kristall. Soda,
15. Graphit, Korke, Leim, Schmierseife, Schwefel, Wagenkerzen,
16. hölzerne Rechen, eschene Hammerstiele, Rohrkeile, Borstbesenstiele, Schaufelstiele, Durchsteckpfähle.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter **genauer** Angabe des Lieferungsgegenstandes gegen Einsendung von
25 ₰ für **jede** Bedarfsnachweisung und
25 „ für ein Stück der zugehörigen allgemeinen Bedingungen
von der
**königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau,**
in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen.

Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.
Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers.
Die Lieferungsangebote sind spätestens bis
**25. August 1899**
an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter **im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstrasse Nr. 4, am 26. August 1899, Vormittags 10 Uhr.**
Die Bewerber bleiben bis zum **7. Oktober 1899** an ihre Gebote gebunden.
Dresden, am 3. August 1899. (2123)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

Für die Erweiterung des Lokomotivschuppens auf dem Rangirbahnhofe Brockau werden ausgeschrieben:

1. die Erd- und Maurerarbeiten,
2. Lieferung der Bruchsteine,
3. „ „ Ziegelsteine,
4. „ „ Granitwerksteine,
5. die Zimmer- und Tischlerarbeiten,
6. Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion und
7. Lieferung und Aufstellung der schweisseisernen Fenster, Gitter und Rauchabzüge.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung zur Einsicht aus; erstere können gegen postfreie Einsendung von je 0,50 ℳ in Baar bezogen werden.
Eröffnungstermin der eingegangenen Angebote für die unter 1., 2., 3. und 4. aufgeführten Arbeiten und Lieferungen, am 18. August 1899, Vormittags um 9 bezw. 10, bezw. 11, bezw. 12 Uhr, für die unter 5., 6. und 7. aufgeführten, am 19. August 1899, Vormittags um 9, bezw. 10, bezw. 11 Uhr.
Zuschlagsfrist: sechs Wochen. (2124)
Breslau II, Brüderstr. 36, 1. August 1899.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

## 4. Offene Stellen.

Zum baldigen Eintritt wird ein im Stations- und Abfertigungsdienst ausgebildeter Beamter gesucht. Probezeit 3 Monate, sodann bei zufriedenstellenden Leistungen Anstellung mit Pensionsberechtigung. Meldungen sofort einzureichen unter Beifügung von Lebenslauf und Zeugnissen. (2125)
Neu-Ruppin, den 28. Juli 1899.
Direktion der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 60 | 9. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich.

Der vor kurzem erschienene Schlussband des zur Feier des 50jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers herausgegebenen Werkes „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" enthält neben der in Nr. 35 d. Ztg. besprochenen ausgezeichneten Arbeit des Ministerialraths Dr. Alfred Freiherrn von Buschman über die Geschichte der Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen einen nicht minder schätzenswerthen Beitrag aus der Feder des Ministerialraths Dr. Röll über die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich. Der Verfasser gliedert den bisherigen Entwickelungsgang der Eisenbahngesetzgebung in vier Zeitperioden und zwar I. Periode bis 1848, II. Periode 1848—1867, III. Periode 1867—1880, IV. Periode 1880 bis zur Gegenwart.

Die erste Periode reicht bis ins Jahr 1823 zurück, in welches Jahr die Verhandlungen über die Ertheilung einer Privilegiumsurkunde an den Professor v. Gerstner für die Errichtung einer Holz- und Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau fallen. Die für diese Bahn unter dem 7. September 1824 erfolgte kaiserliche Privilegiumsurkunde — der älteste Akt der österreichischen Eisenbahngesetzgebung — ist ein Denkmal der Weisheit der damaligen österreichischen Regierung, welche sich durch die Vorurtheile ihrer Zeit in der Erkenntniss der Bedeutung des neuen Verkehrsmittels nicht beirren liess und durch Zugestehung wohlwollender Bedingungen das Zustandekommen jenes ältesten Eisenbahnprojektes zu ermöglichen bestrebt war.

Allerdings gewährte die Staatsverwaltung dem Unternehmen mit Rücksicht auf die finanzielle Lage des Staates keine unmittelbare Staatsunterstützung, dagegen räumte sie den Unternehmern das Enteignungsrecht in gleichem Umfange wie bei Anlage öffentlicher Strassen ein, dehnte die Privilegiumsdauer auf 50 Jahre aus, nach deren Ablauf die Bahn frei verfügbares Eigenthum der Unternehmer bleiben sollte und stellte nach Ablauf die Erneuerung des Privilegiums in Aussicht, falls sich die Unternehmung als nützlich bewährt haben sollte; sie beanspruchte von den Unternehmern keine Begünstigung bei den Frachtpreisen für Transporte zu öffentlichen Zwecken, sie nahm auch keine Tarifhoheit für sich in Anspruch und überliess die Bestimmung der Frachtpreise ganz dem Ermessen der Unternehmung, sie sah von der Einhebung von Weg- und Brückenmauthen ab und verpflichtete sich schliesslich, die Anlage vor Konkurrenzunternehmungen zu schützen.

Die Privilegiumsurkunde der Linz-Budweiser Pferdebahn, welche schon an sich als eine der ältesten ihrer Art besonderes Interesse in Anspruch nimmt, erlangte auch noch dadurch eine weitergehende Bedeutung, dass die Privilegiumsurkunden für die Holz- und Eisenbahnen zwischen Prag und Pilsen vom 30. Juli 1827 und zwischen Gmunden und Linz vom 18. Juni 1832 jener ältesten Urkunde nahezu wörtlich nachgebildet wurden. Auch für die vorläufige Bewilligung der Wien-Bochniaer Eisenbahn vom 21. November 1835 und für das an Stelle dieser Bewilligung getretene definitive Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 6. März 1836 hat jene als Vorbild gedient.

Die ältesten allgemeinen Normen, welche in Bezug auf das Eisenbahnwesen erlassen wurden, fallen in das Jahr 1834 und betreffen die Steuerpflicht der Eisenbahnunternehmungen (Hofkanzleidekret vom 11. März 1834), die Grundeinlösung für Bahnzwecke und die Baubewilligung (Hofkanzleidekret vom 20. Juni 1834). Letztere Normalvorschrift überlässt ganz in Uebereinstimmung mit den heute geltenden Gesetzen die Entscheidung über die Zwangsabtretung den politischen Behörden, jene über die Entschädigung den Gerichten.

Wenn man von diesen vereinzelten Vorschriften und einigen Verfügungen absieht, welche anlässlich spezieller Fälle ergangen waren (so z. B. die interessante, in Nr. 24 d. Ztg. veröffentlichte Entscheidung der Hofkanzlei über die Sonntagsruhe im Eisenbahnbetriebe), so fehlte es im übrigen noch an besonderen Vorschriften für Eisenbahnen, insbesondere über die Vorbehalte, unter welchen Eisenbahnkonzessionen an Privatunternehmer verliehen werden sollen.

Erst mittelst der Eisenbahnkonzessionsnormen von 1838 erfolgte eine umfassende Regelung der Eisenbahnverhältnisse. Die interessanten Mittheilungen Dr. Röll's über die Entstehung dieser Konzessionsnormen wurden bereits in den Nr. 9 und 10 d. Ztg. ihrem wesentlichen Inhalte nach veröffentlicht.

Anknüpfend hieran möge zur weiteren Illustrirung des aufgeklärten Geistes, von welchem damals die österreichische Regierung erfüllt war, darauf hingewiesen werden, dass in Bezug auf die Frage, nach welchen Grundsätzen die zum Zwecke der Errichtung von Eisenbahnunternehmungen sich bildenden Aktienvereine am zweckmässigsten eingerichtet werden sollten, die oberste Hofkanzlei nach Einvernehmen mit den übrigen Centralstellen dem Kaiser unter dem 28. April 1840 den Antrag unterbreitete, den Unternehmungsgeist nicht durch erschwerendere Bestimmungen zu lähmen, als solche in den bereits bewilligten Statuten der drei grossen Eisenbahngesellschaften (Nordbahn, Venedig-Mailand, Wien-Raab) enthalten seien. Hierüber erfloss die kaiserliche Entschliessung unter dem 19. Juli 1840 dahin, dass es vorderhand bei den ertheilten Direktiven zu verbleiben habe. Auch über das Eisenbahnpolizeigesetz vom Jahre 1847, das zweite grössere Gesetzwerk der ältesten Periode, bringt Röll auf Grund von bisher noch unbenutzten Quellen eingehende Mittheilungen. Mehr als acht Jahre dauerten die Vorarbeiten für dieses Gesetz. Zahlreiche Entwürfe wurden ausgearbeitet, ohne die kaiserliche Genehmigung zu finden. Erst mit kaiserlicher Entschliessung vom 30. Januar 1847 wurde der Entwurf des Polizeigesetzes genehmigt.

Was den Inhalt des Polizeigesetzes anbelangt, so war man auf die möglichste Vereinfachung bedacht gewesen, um es für eine längere Zeit und allgemein brauchbar zu machen.

Das Polizeigesetz sollte nicht nur gegen Privatbahnen, sondern auch gegen die Staatsbahnverwaltung Anwendung finden, denn halte man es überhaupt im Interesse der öffentlichen Ordnung und Sicherheit für nothwendig, ein besonderes Gesetz zu erlassen, welches eigene Vorsichtsmaassregeln und eigene Strafbestimmungen festsetzt, so müsse dieses Gesetz auch für die Staatsbahnen die volle Gültigkeit haben, da die Vorsichten auf den Staatsbahnen und gegenüber den Betriebsunternehmungen nicht weniger geboten und dringend seien.

Aus der Begründung der einzelnen Anordnungen des letzten Entwurfes des Polizeigesetzes sei erwähnt, dass es als zu weitgehend erachtet wurde, sogar alle Bedingungen, unter welchen die Beförderung stattfindet, sowie die Aenderungen daran der Genehmigung der Staatsverwaltung zu unterziehen, und fand man, dass dies mit dem Systeme, welches bisher von der österreichischen Regierung bei der Bewilligung zur Errichtung von Eisenbahnen beobachtet wurde, nicht im Einklange stehen würde.

Erwähnenswerth ist, dass die innere Beleuchtung der Personenwagen nicht vorgeschrieben wurde, und zwar nicht nur wegen der Feuergefährlichkeit, sondern auch wegen möglicher Beirrung in Wahrnehmung der Signalisirungslichter. Was die Signalisirungsvorschriften anbelangt, so widerrieth die Kommission, sie in das Polizeigesetz aufzunehmen, da sie nur einen Theil der internen Instruktionen bilden und ihre Kenntniss seitens des Publikums nur geeignet wäre, es bei Nichteinhaltung gewisser Signale zu beunruhigen.

Besonders eingehend wurde die Frage der Erlassung entsprechender Instruktionen an das Betriebspersonal erörtert und hierbei darauf hingewiesen, dass blos die lombardisch-venezianische Bahngesellschaft die Instruktionen durch das Gubernium von Venedig der Einsicht der Hofkanzlei unterzogen habe, die Nordbahn und die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft hingegen die Instruktionen ihrem Personal ertheilt habe, ohne dass sie je irgend einer hierzu berufenen Autorität zur Genehmigung oder auch nur zur Einsicht vorgelegt worden wären.

Es handle sich bei dieser Sachlage darum, die Instruktionen zu kombiniren, sie einer genauen Revision zu unterziehen, in dieselben die möglichste Einheit und Gleichförmigkeit zu bringen und sie sodann den Gesellschaften unter Strafandrohung zur genauen Richtschnur vorzuzeichnen.

Nicht ohne Interesse sind einige Einzelheiten aus den Berathungen über die älteren Entwürfe des Polizeigesetzes. So sprach sich u. a. die Kommission, welche den von der niederösterreichischen Landesstelle ausgearbeiteten Entwurf des Polizeigesetzes zu begutachten hatte, bezüglich der Schadenersatzleistungen anlässlich des Betriebes dafür aus, dass hinsichtlich des Rechtes zum Schadenersatz lediglich auf die im 30. Hauptstück des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches und im II. Theil des Strafgesetzes enthaltenen Bestimmungen hingewiesen werden sollte, und wurden demgemäss in das Polizeigesetz keine besonderen Bestimmungen über die Schadenersatzleistung aufgenommen. Dabei war insbesondere erwogen worden, ob von diesem Grundsatze nicht wenigstens in Bezug auf die durch den Lokomotivbetrieb verursachten Brandschäden eine Ausnahme zu machen und festzusetzen wäre, dass die Eisenbahnen jeden erweislich hierdurch entstandenen Schaden auch ohne eingetretenes Verschulden zu vertreten haben. Man trug jedoch Bedenken, sich für diese Maassregel zu erklären, da eine so unbedingte und allgemeine Haftung das aufkeimende, in sozialer Hinsicht nicht genug aufzumunternde Institut der Eisenbahnen in die bedenklichste, selbst seine Existenz gefährdende Lage versetzen könnte.

Auch sprach sich die Kommission dafür aus, die im ursprünglichen Entwurfe enthalten gewesenen Bestimmungen hinsichtlich des Gepäck- und Gütertransportes, einschliesslich der Haftungsbestimmungen, zu streichen. Die Eisenbahnen seien in Bezug auf das von ihnen besorgte Transportgeschäft anderen ähnlichen Unternehmungen, welche sich mit der Beförderung von Reisenden und der Verwendung von Waaren befassen, gleich zu achten, und dennoch habe man noch nicht daran gedacht, die privatrechtlichen Verpflichtungen solcher Unternehmungen durch besondere polizeiliche Anordnungen festzusetzen. Ueber den Umfang und die Beschaffenheit dieser Verpflichtungen stelle das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch im 19. Hauptstück, welches von dem Verwahrungsvertrag handelt, leitende Grundsätze auf, welche nach § 970 auch auf Wirthe, Schiffer und Fuhrleute, somit auch auf die den Transport besorgenden Eisenbahngesellschaften Anwendung finden. Insofern es sich hierbei nach der besonderen Natur dieses Geschäftes noch um nähere ergänzende Bestimmungen handle, liege es den Eisenbahnen ob, dieselben festzusetzen und zur Kenntniss des Publikums zu bringen.

Bemerkenswerth sind auch die im Jahre 1838 geführten Verhandlungen darüber, ob und unter welchen Vorsichten es in finanzieller Beziehung zulässig sei, den Eisenbahnen den Uebergang über die Zolllinie zu gestatten. Die Hofkammer äusserte sich unter dem 5. Dezember 1838, dass die Umwälzung, welche die Eisenbahnen im Verkehre hervorbringen dürften, allerdings nicht ohne einen tief eingreifenden Einfluss auf die bestehenden Mittel zur Handhabung der Zollvorschriften bleiben könne. Die grosse Schnelligkeit der Transporte und die bedeutende Zahl Personen, die zugleich befördert werden wollen und eine schleunige Amtshandlung ansprechen, stellen der genauen Vollziehung des Zollverfahrens Hindernisse entgegen. Gleichwohl meinte die Hofkammer, dass diese Erwägungen keinen Grund abgeben könnten, den Bau von Eisenbahnen in Richtungen, welche die Zolllinie durchschneiden, zu untersagen. Die Interessen des Zolles können es nicht rechtfertigen, durch ein Verbot dem Verkehre jene unberechenbaren Vortheile zu

entziehen, die dieses mächtige Mittel der Erleichterung und Beschleunigung der Transporte erwarten lässt. Uebrigens werde durch die Beschaffenheit des Eisenbahntransportes selbst die Anwendung der für Zollzwecke erforderlichen Vorkehrungen erleichtert und dadurch die Besorgniss von Unterschleifen gemildert.

Zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 4. August 1839 wurde die Bestimmung der gefällsamtlichen Vorsichten, unter welche die Benutzung der Eisenbahnen zu stellen sein wird, der Hofkammer überlassen mit dem Auftrage, dass dem Eisenbahnverkehre keine grösseren Beschränkungen aufzuerlegen seien, als zum Schutze der Staatsgefälle und der vaterländischen Industrie wirklich nothwendig erscheine.

Erwähnenswerth sind schliesslich aus der ersten Periode auch die Mittheilungen über den Abschluss des ersten Staatsvertrages.

Oesterreich kam bereits im Jahre 1842 in die Lage, eine derartige internationale Vereinbarung zu treffen; es war die Uebereinkunft mit Sachsen über den Anschluss der von Wien über Prag nach Dresden zu führenden Eisenbahn.

Das sächsische Ministerium des Innern hatte sich bereits während des Baues der Leipzig-Dresdener Bahn an das böhmische Gubernium mit der Anfrage gewendet, welche Ansicht das österreichische Gouvernement über die Verbindung der Städte Dresden und Prag durch eine Eisenbahn habe. Das böhmische Gubernium vertrat ebenso wie der Hofkriegsrath gegenüber der vereinigten Hofkanzlei die Ansicht, dass die Ausführung der projektirten Bahn theils wegen der in derselben Richtung bestehenden guten Land- und Wasserstrassen dem österreichischen Handel nicht besonders nützlich, theils wegen der grossen Herstellungskosten schwerlich lohnend sich gestalten würde. Die Angelegenheit wurde vor der Kommission, welche über die Konzessionsnormen vom Jahre 1838 berieth, verhandelt. Diese sprach sich dahin aus, dass die vernommenen Behörden die hohe kommerzielle Bedeutung des projektirten Bahnzuges nicht gehörig aufgefasst zu haben scheinen und dass besonders ihre Berufung auf so viele bereits bestehende gute Land- und Wasserstrassen Böhmens unpassend erscheine, wenn man erwägt, wie weit noch so gute Strassen den grösseren Leistungen von Eisenbahnen besonders mit Dampfwagen nachstehen. Die Kommission empfahl deshalb, dem sächsischen Ministerium zu erwidern, dass die österreichische Regierung der Herstellung einer Eisenbahn von Prag an die sächsische Grenze im Anschlusse an die von Dresden bis dahin zu führende keineswegs entgegen sei.

Der Periode 1848—1867 gaben hauptsächlich zwei Gesetze ihr Gepräge, und zwar die Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851, welche an die Stelle des Polizeigesetzes vom Jahre 1847 trat, und das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom Jahre 1854, durch welches die Konzessionsnormen vom Jahre 1838 ausser Wirksamkeit gesetzt wurden.

Das Eisenbahnpolizeigesetz sollte nach Ablauf von drei Jahren einer eingehenden Revision unterzogen werden. Das seither errichtete „Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten" begann im Jahre 1850 mit den Vorarbeiten. Der Referent des Handelsministeriums bezeichnete es als nothwendig, sämmtliche über Eisenbahnen erlassenen Gesetze und Vorschriften in ihrem Zusammenhange einer Revision zu unterziehen und schlug vor, ein umfassendes Eisenbahngesetzbuch zu schaffen, dessen Erlass etwa folgende Eintheilung zu Grunde zu legen wäre, und zwar:

a) eine allgemeine Eisenbahnbauordnung;

b) eine allgemeine Betriebsordnung für Eisenbahnen, welche blos die allgemeinen Grundsätze des Betriebes zu enthalten hätte, z. B. die Vorschriften über die höchste zulässige Schnelligkeit bei Anwendung von Dampflokomotiven, über die nothwendige Konstruktionsart der letzteren usw.;

c) die nöthigen Organisationsgesetze für die Behörden der Staatsbahnen; die Instruktionen für die Beamten und Diener derselben, eine angemessene Dienstpragmatik mit Inbegriff eines eigenen Pensionssystems, eine Fahrordnung für das die Staatsbahnen benutzende Publikum;

d) ein umfassendes Gesetz für Privateisenbahnen, in welches die bis dahin zerstreut erlassenen Vorschriften über die Anlage, den Betrieb der Privatbahnen sowie sonst über das Rechtsverhältniss der Privateisenbahnen gegenüber der Staatsverwaltung und dem Publikum aufgenommen werden sollten;

e) eine Vorschrift über das Verhalten des Publikums gegenüber den Eisenbahnen (und zwar Staats- und Privatbahnen). Diese Vorschrift sollte das eigentliche Polizeigesetz bilden und „Eisenbahnordnung" heissen; endlich

f) die Festsetzung der Strafen auf die aus Anlass des Eisenbahnbetriebes begangenen Uebertretungen, Vergehen und Verbrechen.

Der damalige Handelsminister entschied indessen, dass es zunächst zu schwierig wäre, Eisenbahnbauvorschriften zu erlassen. Denn abgesehen davon, dass die Techniker über manche Frage noch nicht einig seien, würde man sehr verwickelte Fragen rücksichtlich des Katasters, der Expropriation usw. zu lösen haben. Auch das Konzessionswesen sollte unberührt bleiben, weil überhaupt das Prinzip vorwalte, Konzessionen nur für Bahnen zu besonderen Zwecken, z. B. Kohlenbahnen zu ertheilen, alle anderen aber auf Staatskosten zu erbauen und die bestehenden Privatbahnen, welche für den Verkehr wichtig sind, nach und nach einzuziehen. Dagegen erklärte sich der Minister mit der Kodifizirung der Bestimmungen in betreff des Betriebes auf Staats- und Privatbahnen einverstanden. Das Gesetz sollte daher „Eisenbahnbetriebsordnung" heissen, in welche aus den bestehenden Vorschriften alles aufgenommen werden könnte, was dahin gehört. Es zerfiele sachgemäss in drei Abschnitte, und zwar in den

a) technischen und administrativen Theil;

b) polizeilichen Theil;

c) strafrechtlichen Theil.

Es wurde sohin ein Entwurf ausgearbeitet und mit geringfügigen Abänderungen gutgeheissen.

Bei der Verfassung der Eisenbahnbetriebsordnung ging das Bestreben insbesondere auch dahin, das Aufsichtsrecht gegenüber den Privatbahnen auf festere Grundlagen zu stellen. Es wurde hierbei darauf hingewiesen, dass der Handhabung des Gesetzes die den Unternehmungen der Privathauptbahnen bereits ertheilten Privilegien keineswegs im Wege stünden, da die Staatsverwaltung durch die Ertheilung dieser Privilegien auf das Recht der Oberaufsicht nicht Verzicht geleistet habe und nicht Verzicht leisten konnte.

Es wurde sohin in die mit kaiserlicher Verordnung vom 16. November 1851 verlautbarte, noch gegenwärtig für Oesterreich und Ungarn geltende Eisenbahnbetriebsordnung die ausdrückliche Bestimmung aufgenommen, dass den darin enthaltenen Vorschriften und Verpflichtungen auch die bereits konzessionirten und privilegirten Eisenbahnunternehmungen unterworfen seien.

(Fortsetzung folgt.)

# Der Centralverband des Personals schweizerischer Transportanstalten.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben mit aller Energie und mit gutem Erfolge einer unter sozialdemokratischer Führung in den letzten Jahren von Hamburg aus versuchten Vereinigung der deutschen Eisenbahnangestellten und -Arbeiter entgegengewirkt, ebenso sind die Versuche internationalen Zusammenschlusses der „Eisenbahner" ziemlich gescheitert. In dem Entwurfe des sogen. Zuchthausgesetzes wird die schwerste Strafe auf Missbrauch des Koalitionsrechtes im Dienste öffentlicher Anstalten, speziell der Eisenbahnen gesetzt; die soeben in Kraft getretenen „politischen Maassnahmen" Italiens bedrohen jede Streikeverführung der Eisenbahner mit Gefängniss. Die verbrecherischen und gemeingefährlichen Ausschreitungen, welche jetzt wieder von streikenden amerikanischen Transportanstaltsbediensteten verübt worden, bezeugen von neuem, dass auf einem Gebiete, an dem so sehr die öffentliche Wohlfahrt, Leben und Sicherheit der Gesammtheit hängt, eine weitgehende Freiheit in der Veranstaltung von Lohn- und sonstigen Arbeitskämpfen, die in anderen privaten Betrieben erträglich sein mag, zu geradezu bedenklichen Zuständen führt. Auch die Schweiz hat schon hinreichend schlimme Erfahrungen mit Eisenbahnstreikes gemacht. Wenn dort bisher die Vereinsfreiheit der Eisenbahner eine weitgesteckte ist, so ergibt sich das theils aus der demokratischen Staatsform, theils aus dem herrschenden Privatbahnsystem.

Indessen ist charakteristisch, wie im schweizerischen Centralverbande die sozialistischen Elemente nach der Herrschaft streben und durch den Kampf der maassvolleren gegen sie der Verein in sich zusammenzubrechen droht. Das hat die am 30. Juli d. J. in Luzern abgehaltene Delegirtenversammlung, zu welcher 127 Delegirte erschienen waren, gezeigt. Dem Centralverbande gehören gegenwärtig folgende grosse Verbindungen an: Verein schweizerischer Eisenbahnangestellter, Zugpersonalverein, Lokomotivführerverband, Heizerverband, Verband des Dampfbootpersonals Vierwaldstättersees und Verband schweizerischer Wagenvisiteure. Ausgetreten ist die Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten. Lokalvereine dürfen übrigens in den Centralverband nicht aufgenommen werden. Aus dem Jahresbericht des letzteren ergibt sich, dass die seinerzeit aus Mailand anlässlich des Aufruhrs flüchtig gewordenen Vorstandsmitglieder des italienischen Eisenbahnverbandes in der Schweiz Schutz und Aufnahme gefunden haben. Sie hatten auch die Verbandskasse mit 200 000 Frcs. mitgebracht, welche in Lugano auf die Namen dreier schweizer Kollegen angelegt wurden. Die Sammlung für die Flüchtigen innerhalb des schweizer Verbandes ergab die Summe von 3 488 Frcs. Auf der jetzigen Luzerner Versammlung war ein Hauptredner Herr Wüthrich (nomen et omen!), früher Stationsvorstand in Biel, jetzt Lehrer an der Eisenbahnerschule in St. Gallen. Vornehmlich ergingen die Angriffe gegen den Leiter des Verbandes und seiner Zeitung, den Generalsekretär Dr. Th. Sourbeck, der in der schweizer Arbeiterbewegung überhaupt eine grosse Rolle gespielt hat*) und der auch politisch sicherlich eine stark fortgeschrittene, demokratische Richtung verfolgt. Bezeichnend ist, dass derselbe in seinem Jahresbericht erklärte: Der Verkehr mit den Bahndirektionen habe sich in sehr loyaler Weise abgewickelt, die betreffenden Bahnverwaltungen hätten sich meistens den gestellten Begehren gegenüber sehr zuvorkommend gezeigt. Dagegen müsse konstatirt werden, dass seitens der Verbandsmitglieder oft recht schwer zu vertretende Forderungen an die Direktionen gestellt werden. Auch mit der Wahrheit nähmen es viele Mitglieder bei Darstellung ihrer Angelegenheiten nicht immer sehr genau und erschwerten so den Verkehr! Der Schriftwechsel des Sekretärs umfasste im Berichtsjahre 1 400 Briefe; etwa 150 Konsultationen von Recht und Schutz suchenden Mitgliedern und 63 Konferenzen mit Eisenbahndirektionen verursachten weitere reichliche Arbeit. An den Bericht knüpfte sich eine lange Diskussion.

Es schien, als wolle namentlich die sozialistische Opposition der Ostschweiz Herrn Sourbeck sein Amt verleiden. Stadtrath Ackeret in Zürich, früher bei der Nordostbahn und von dieser infolge seiner Aeusserungen über die Vorgänge beim Streik entlassen, brachte das Gerücht zur Sprache, der Generalsekretär wolle keine Rechnung geben über die vom Bunde bewilligte Subvention von 5 000 Frcs. zur Erhebung und Ausarbeitung der Lohnstatistik der Eisenbahner. Dr. Sourbeck antwortete, das Centralkomitee habe seinerzeit an den Bund das Gesuch um eine Subvention für das Generalsekretariat zwecks Veranstaltung der Lohnstatistik gestellt, die Bundesversammlung habe das Gesuch abgelehnt, dagegen dem schweizerischen Eisenbahndepartement einen Kredit für die Enquête bewilligt. Hierauf habe das Eisenbahndepartement ihn mit der Arbeit betraut und ihm die Durchführung völlig überlassen. Dem Eisenbahndepartement werde er auf Wunsch Rechnung erstatten, nicht aber dem Verbande. Die Kosten der ganzen Erhebung und Ausarbeitung seien derart, dass für seine persönliche Arbeitsleistung durchaus nichts übrig bleibe. Unter anderem rügte es Herr Wüthrich als einen Mangel an Taktgefühl, dass der Generalsekretär nicht vor Uebernahme des Auftrages das Centralkomitee des Verbandes befragt habe. Unter grossem Beifall trat ein anderer Redner den Angriffen entgegen, die auf blosse persönliche Nörgeleien, die nicht im Interesse des Verbandes lägen, zurückzuführen seien. Beifall fand auch das Verlangen, dass künftig bei Artikeln des Verbandsorganes mit persönlichen Angriffen die Verfasser mit vollem Namen und nicht mit irgend einem Pseudonym zeichnen sollen. Schliesslich erklärte Dr. Sourbeck, er sei amtsmüde und „habe gründlich genug." Er fühle, dass es Zeit sei, „einem neuen frischeren Geiste" Platz zu machen. Bis zum Ablauf seines Vertrages im Jahre 1900 würden die meisten Aufgaben, die er sich seinerzeit gestellt, gelöst sein und dann könne er beruhigt zurücktreten. Diese Rücktrittserklärung, so schreibt der „Bund", blieb nicht ohne grossen Eindruck auf die Versammlung. Man fühlte es, dass der Augenblick eine entscheidende Wendung in der schweizerischen Eisenbahnerbewegung bedeute. Das angesehene Berner Blatt glaubt aus der Luzerner Delegirtenversammlung folgenden Schluss ziehen zu dürfen:

„Kaum sind es drei Jahre, seitdem Zehntausende begeistert in Aarau ihrem Führer, Dr. Sourbeck, brausend zugejubelt haben, um ihn im nachfolgenden schweren Kampfe an die Spitze zu stellen und ihm ewigen Dank zu versprechen. Heute ist er des Kampfes mit den eigenen Leuten müde und er hat seinen Rücktritt aus der Bewegung erklärt. Ein kleines, aber zähes Häuflein Sozialisten hat sich an seine Ferse geheftet seit seiner Erklärung, dass er sich nicht zur sozialistischen Partei zähle. Alle Anzeichen sprechen dafür, dass der grosse Centralverband V. P. S. T., der vor vier Jahren gegründet worden, in die Brüche gehe, wenn auch künftig die Politik in den Delegirtenversammlungen eine Rolle spielt, wie sie es heute im Grossrathssaale in Luzern gethan hat."

Zwar suchen inzwischen die maassvolleren Elemente den Sieg der Extremen in Luzern nachträglich abzuschwächen. Von verschiedenen Einzelverbänden erfolgen Kundgebungen in diesem Sinne; so wird namens der Berner Delegirten in der „Schweizerischen Eisenbahnzeitung" eine energische Gegenerklärung veröffentlicht. Aber es bleibt zu befürchten, dass die Voraussetzung des „Bund" in Erfüllung geht.

Es ist das ja eine natürliche, aber jedenfalls auch für unsere deutschen Verhältnisse lehrreiche Entwickelung der Dinge.

*) Soeben ist von ihm im Auftrage des eidgenössischen Eisenbahndepartements Theil I der Lohnstatistik des Personals der schweizerischen Eisenbahnen, enthaltend die Bezüge des vertraglich angestellten Personals der fünf Hauptbahnen, herausgegeben.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Aenderung der Bestimmung im § 14 (1) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands.** Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hat der Bundesrath beschlossen, dass in der Bestimmung im § 14 (1) der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die lautet:

„(1) Die Thüren, welche sich an den Langseiten der Personenwagen befinden, müssen mit mindestens doppelter, nur von der Aussenseite zu schliessender Verschlussvorrichtung versehen sein, deren einer Theil aus einem Vorreiber oder Einreiber besteht. Sämmtliche Thüren an den Personenwagen dürfen nur so verschlossen werden, dass das Oeffnen derselben den Insassen des Wagens möglich ist.“

die Worte:

„nur von der Aussenseite zu schliessender“

zu streichen sind.

— Im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ist man schon seit einigen Monaten mit Maassnahmen beschäftigt, wie das **Signalwesen auf den Eisenbahnen** am zweckmässigsten zu verbessern sei, damit Zusammenstössen von Zügen und Wagen auch bei dichtem Nebel und Schneegestöber am sichersten vorgebeugt werde. Hierbei sind die Gutachten der königlichen Eisenbahndirektionen in Anspruch genommen, welche ihre Beamten darüber zu hören haben, die hauptsächlich aus der Praxis ihre Erfahrungen zur Geltung bringen sollen. Vielfach ist man auf die Hörnersignale wieder zurückgekommen, welche vor mehr als 30 Jahren namentlich in der Rheinprovinz zur Anwendung gebracht wurden, später aber in vielen Bezirken abgeschafft sind. Diese Hörnersignale würden besonders bei starkem Nebel und Schneegestöber zur Anwendung zu bringen sein, wenn die optischen Telegraphen versagen.

— Im Laufe des verflossenen Winters sind Umfragen angestellt worden, betreffend die **Wagengestellung seitens der Eisenbahn,** aus deren Beantwortung in der Mehrzahl hervorging, dass die Stellung von Wagen in der verflossenen Kampagne bedeutend besser und zureichender war als in früheren Jahren. Nach einer Mittheilung der Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern sind gleichlautende Berichte von sämmtlichen Kammern eingegangen. An den zuständigen Minister ist nun von der Centralstelle eine Eingabe gerichtet worden des Inhaltes, dass: 1. eine Einführung von Sommertarifen für gewisse Massenartikel, wie Kohlen, Dünge- und Futtermittel in Erwägung gezogen werde; 2. eine Vermehrung der Centesimalwaagen und der Nebengleise auf den Bahnhöfen stattfinde; 3. den in den einzelnen Berichten zum Ausdruck gekommenen lokalen Wünschen nach Möglichkeit Rechnung getragen werde.

— **Einstellung des Staatsbahnbetriebes auf der alten Eisenbahnstrecke Coblenz Rh.-Ehrenbreitstein.** Die im Jahre 1862 fertiggestellte Eisenbahnbrücke bei Coblenz, die bis zum Bau der Berlin-Metzer Bahn mit Ueberbrückung des Rheins oberhalb Coblenz zweigleisig befahren wurde, diente in dem letzten Jahrzehnt dem Eisenbahnverkehr nur für die Ueberführung einiger Personenzüge von Coblenz (Rhein) nach Ehrenbreitstein. Am 7. d. Mts. wird auch dieser Betrieb, der wegen der vielen Wärterstellen für die Bahnverwaltung sehr kostspielig war, eingestellt. Vom 8. d. Mts. ab vermittelt die elektrische Strassenbahn den Personenverkehr von Coblenz nach Ehrenbreitstein. Die Strassenbahngesellschaft zahlt — wie die „Köln. Ztg.“ mittheilt — für Benutzung der Brücke jährlich 6000 *M.* Pacht.

— **Vollbahnbetrieb Lübeck-Travemünde.** Wie bereits kurz erwähnt, hat die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft dem Senate in Lübeck angezeigt, dass die Einführung des Hauptbahnbetriebes auf der Strecke Lübeck-Travemünde zum nächsten Sommer von ihr bereits in Aussicht genommen und vorbereitet, die dafür wünschenswerthe Verstärkung des Oberbaues im vorigen Winter ausgeführt und auch die sonstigen Einrichtungen schon in die Wege geleitet seien, so dass der Uebergang zum Hauptbahnbetriebe für den 1. Mai 1900 gesichert sei.

— Der in Nordhausen abgehaltenen **Generalversammlung der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahngesellschaft** lagen folgende Anträge der Verwaltung vor: Die Vorzugsaktien sollen die von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft garantirte Dividende von 4,5 % erhalten. Die Verwaltung schlägt Aufnahme einer Bahnpfandschuld von 2500000 *M.* zu 4,5 % verzinslich vor, welche die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft zu gewähren sich verpflichtet hat. Von dieser Summe soll die Bau- und Betriebsgesellschaft im Vergleichswege 1150000 Mark zur Begleichung ihrer Ansprüche wegen der erhöhten Baukosten erhalten. Sie garantirt dagegen die 4,5 % Zinsen der Anleihe und verlängert die Garantie einer 4,5 % Dividende auf 3500000 Aktien A um fünf Jahre. Von der Anleihe wird die Restsumme zur Anlage von Anschlussgleisen, Vermehrung des rollenden Materials usw. verwendet. Die Generalversammlung genehmigte diese Vorschläge unter Abänderung der Vertragsdauer mit der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft auf rund zehn Jahre. („Berl. Börs.-Ztg.“)

— Im Laufe des Sommers hat sich der **Verkehr auf der neuen Brockenbahn** über alles Erwarten entwickelt. Im Juli d. J. führte die Bahn fast täglich viele Hunderte, an Sonntagen Tausende von Reisenden auf den Brocken. Zuweilen belief sich die Zahl der Mittagsgäste auf dem Brocken auf 1000 Personen. Auch für die Zugangsorte an der Ostseite des Harzes, namentlich für Wernigerode und die Sommerfrischen im gesammten Brockengebiete, hat die Bahn eine solche Steigerung des Fremdenverkehres hervorgerufen, dass die Hotels und Pensionen tagtäglich überfüllt sind. Nachmittags in Wernigerode ankommende Gäste finden dort kaum ein Unterkommen. Da in Wernigerode auch der Zudrang zur Brockenbahn ein ganz gewaltiger ist, empfiehlt sich die Benutzung des ersten Zuges nach 6 Uhr. Man hat alsdann wenigstens einigermaassen die Sicherheit, auf den Berg hinauf- und auch bei Zeiten wieder hinabzukommen. Man sieht, auch jetzt verursacht der Besuch des Berges, obwohl das Dampfross dem Wanderer zur Verfügung steht, noch mancherlei Schwierigkeiten, die überwunden werden müssen, ehe man die frische Luft da oben athmet und die herrliche Aussicht geniesst. Trotz alledem aber gehört, so schreibt man den „Hamb. Nachr.“, eine Fahrt auf den „Blocksberg“ zu den genussreichsten Touren, die man im gesammten Mittel- und Norddeutschland machen kann.

— Am 4. d. Mts. ist im Bezirke der Kleinbahnen des Kreises Hadersleben die (19,7 km lange) schmalspurige **Kleinbahnstrecke Hadersleben-Woyens** mit den Stationen Süderbrücke, Erleff, Mastrup, Ustrup, Högelund, Ladegaart II und Jernhütte für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— **Schlesische Kleinbahnaktiengesellschaft.** In das Gesellschaftsregister des Amtsgerichts I zu Berlin ist am 1. d. Mts. die Firma Schlesische Kleinbahnaktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von 10000000 *M.* eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist der Erwerb, Bau und Betrieb von Bahnen jeder Art, insbesondere von elektrischen Kleinbahnen, desgleichen der Erwerb von Eisenbahnwerthen, sowie die Förderung des Eisenbahnverkehres innerhalb der Provinz Schlesien und der benachbarten Gebiete. Gründer sind die Nationalbank für Deutschland, die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft, der Baurath Carl Griebel, der Oberingenieur Adolf Siebmann und der Kaufmann Carl Prestien, sämmtlich in Berlin.

— Ueber die **Langen'sche Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel** entnehmen wir der „Schweizerischen Bauzeitung“ folgendes: Die Bahn, welche im Bau begriffen ist und von der zunächst eine etwa 800 m lange Strecke in probeweisen Betrieb genommen wurde, wird zweigleisig in einer Länge von 13,3 km angelegt. Von diesen liegen 10.3 km über der 25—30 m breiten Wupper, die übrigen 3 km über städtischen Hauptstrassen. Die engste Krümmung beträgt 90 m Halbmesser in den Hauptgleisen und 8 m in den Betriebsgleisen, die stärkste Steigung beträgt in den Hauptgleisen 27 ‰ und in den Nebengleisen 45 ‰. Die Bauart der Bahn ist in einheitlicher Weise nach einer von der Maschinenbauaktiengesellschaft Nürnberg erfundenen Trägerart hergestellt, welche für beide Gleise aus einem einzigen Vertikalträger besteht. Die ganze zweigleisige Bahn hat eine Breite von 4 m. Die Stützen über der Wupper tragen die Bahnkonstruktion von den Ufern aus. Ueber der Strasse wird die Bahnkonstruktion von portalartigen Stützen getragen, welche ihren Fusspunkt auf der Kante der Bürgersteige haben. Die Wagen sind für je 50 Personen eingerichtet. Sie haben je zwei Drehgestelle mit je zwei Laufachsen. Die sämmtlichen Laufachsen, auch die der Nebenwagen, werden durch Elektromotoren angetrieben, wodurch sich ein sehr rasches Anhalten und Anfahren ermöglichen lässt. Es ist eine grösste Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde vorgesehen, welche in 10–15 Sekunden erreicht werden kann. Hieraus ergibt sich eine Gesammtgeschwindigkeit von rund 30 km in der Stunde, einschliesslich des Aufenthaltes in den Haltestellen. Nach den früheren Berechnungen, die nach Maassgabe der Verhältnisse bei Strassenbahnen aufgestellt sind, war angenommen, dass eine wesentlich grössere Zeit erforderlich sein würde, um die Gesammtgeschwindigkeit zu erreichen. Das der Berech-

nung gegenüber günstigere Ergebniss kommt zweifellos zum grössten Theil daher, dass bei der Schwebebahn die Reibung eine sehr geringe ist. Die Haltestellen haben auf der Elberfelder Schwebebahn eine durchschnittliche Entfernung von 650 m. Es sind durchweg Aussenbahnsteige angeordnet, die Bahn kann also unverändert durch die Haltestellen durchgeführt werden. Diese Bahnsteige haben nur eine Höhe von 4—4,5 m über der Oberkante der nächstgelegenen Strasse, was verhältnissmässig kurze Treppen im Vergleich zu denen anderer Hochbahnen ermöglicht. Vergleichsweise haben die Treppen bei der Berliner Stadtbahn durchweg eine Höhe von mehr als 7,5 m. Die Weichen, welche in den Hauptgleisen liegen, sind derart angeordnet, dass die Schiene des Hauptgleises ganz unverändert und ohne jede Lücke durchgeführt wird. An den Enden der Bahn werden die Hauptgleise durch Rückkehrschleifen von 8 m Halbmesser zurückgeführt, so dass die gesammten Hauptgleise einen ununterbrochenen Schienenring bilden. Zwischen Elberfeld und Sonnborn ist neben dem Zoologischen Garten von Elberfeld Vorkehrung getroffen, dass ein Theil der Wagen an dieser Stelle umkehren kann, ohne bis an das Ende der Bahn fahren zu müssen. Auch diese Rückkehrschleife ist derart angelegt, dass die durchgehenden Hauptgleise nicht unterbrochen werden. Ein Betriebsbahnhof mit Werkstätte und Wagenschuppen ist an dem einen Ende der Bahn in Vohwinkel angeordnet. Die erste Hälfte der Bahn von der Mitte Elberfelds über Sonnborn nach Vohwinkel wird voraussichtlich im Frühjahr 1900 in Betrieb kommen.

— Um dem zufolge des **starken Güterverkehres** sich bereits bemerkbar machenden Mangel an verfügbaren Güterwagen rechtzeitig entgegentreten zu können, hat die Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen soeben Veranlassung genommen, ihre sämmtlichen Central- und Betriebswerkstätten mit entsprechenden Weisungen zu versehen. Vor allem haben dieselben unter Aufbietung aller Kräfte die bereits in Reparatur befindlichen oder noch zur Reparatur einlaufenden Güterwagen sofort in Arbeit zu nehmen und baldmöglichst dem Betriebe wieder zuzuführen; dabei sollen in erster Linie die mit kleineren Schäden behafteten Wagen ausgebessert, dagegen grössere Reparaturen bezw. Umbauten vorläufig zurückgestellt werden; bei kleineren Schäden sollen, soweit es durchführbar und keine Gefahr für die Arbeiter zu befürchten ist, die entsprechenden Arbeiten der Beschleunigung wegen thunlichst auf den Bahnhofgleisen vorgenommen werden. Sollte eine Werkstätte wegen Arbeitsüberhäufung nicht imstande sein, baldigst alle auf einer Werkstättenstation einlaufenden Wagen aufnehmen zu können, so haben die Oberbahnämter für schleunige Ueberweisung eines Theiles der Wagen an andere Werkstätten Sorge zu tragen.

— **Auszeichnung von Arbeitern der württembergischen Staatseisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung für langjährige Dienstleistung.** In Ausdehnung der seither für Werkstättenarbeiter bestehenden Einrichtung hat das württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, bestimmt, dass denjenigen Arbeitern, welche im unmittelbaren Dienste der württembergischen Eisenbahnverwaltung (gleichviel in welchem Dienstzweige) oder der Dampfschifffahrtsverwaltung 25 Jahre lang ständig beschäftigt worden sind und befriedigende Dienste geleistet, sowie dienstlich und ausserdienstlich sich gut geführt haben, von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen einmalige Belohnungen von 50 *M.* gewährt werden dürfen. Die Belohnungen werden in der Regel auf das Geburtsfest des Königs verwilligt und den Arbeitern mit einer Urkunde, in welcher der geleisteten Dienste anerkennend Erwähnung gethan wird, zugestellt. Solche Arbeiter, welche im Dienste der Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung mindestens 40 Jahre ständig beschäftigt sind und dienstlich sowie ausserdienstlich fortgesetzt gut sich geführt haben, können aus Anlass des Geburtsfestes des Königs ausserdem für die Verleihung der silbernen Verdienstmedaille in Vorschlag gebracht werden.

— In der Sitzung des **Beiraths der württembergischen Verkehrsanstalten** wurde von Seiten der Eisenbahnverwaltung mitgetheilt, dass wegen der früher angeregten Vornahme der Zollrevision während der Fahrt in dem D-Zuge Mailand-Berlin mit der badischen Eisenbahnverwaltung Erörterungen stattgefunden haben. Nach den von der badischen Oberzollbehörde an die Einführung der gewünschten Maassnahmen geknüpften Bedingungen wären mit der Zollrevision im Zuge für die württembergische Eisenbahnverwaltung so viel Umständlichkeiten und Kosten verbunden, dass es angezeigt erscheine, die Angelegenheit zur Zeit nicht weiter zu verfolgen.

In Bezug auf die zur Zeit schwebende Personentarifreform wurde von den Mitgliedern des Beiraths die Erklärung abgegeben, sie begrüssen die eingeleiteten Verhandlungen über die Vereinfachung und Ermässigung des Personentarifes als eine für ganz Deutschland erfreuliche Anregung zum Fortschreiten auf der seit Jahrzehnten angestrebten Tarifreform; sie begrüssen dieselbe um so mehr, als sie die Bürgschaft dafür biete, dass die Reform auf dem anderen, noch viel wichtigeren Gebiete — der Gütertarife — in gleichem fortschrittlichen Sinne fortgesetzt werde. Der Beirath spreche dabei die Bitte aus, über die beabsichtigte Personentarifreform, wie dies auch bei den Gütertarifen bisher der Fall war, rechtzeitig gehört zu werden. Dem Beirath wurde auf diese Erklärung mitgetheilt, dass der Herr Ministerpräsident sich vorbehalten habe, über die Personentarifreform auch den Beirath der Verkehrsanstalten zu hören für den Fall, dass der weitere Verlauf der bezüglichen Verhandlungen unter den Regierungen, welche im kommenden Herbste fortgesetzt werden sollen, dazu Anlass geben werde.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juni d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1 760,01 (Vorjahr 1 753,88) km 2 562 221 Personen und 684 150 t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre betrugen 1 510 700 *M.*, aus dem Güterverkehre 2 534 000 *M.*, aus sonstigen Quellen 407 000 *M.*, zusammen 4 481 700 *M.*, mithin gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 311 507 *M.* Vom 1. April bis letzten Juni d. J. beträgt die Einnahme, gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 717 530 *M.*

— Für die **württembergischen Staatseisenbahnen** sind **neue Freifahrtvorschriften** erlassen worden, welche im allgemeinen eine Ausdehnung der bisher bestandenen Freifahrtberechtigungen der Beamten und Bediensteten bedeuten. Den im Arbeiterverhältniss stehenden Personen, wenn sie mindestens drei Jahre im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen und sich gut geführt haben, können mit Beschränkung auf zwei Reisen innerhalb des Kalenderjahres nun ebenfalls Freischeine bewilligt werden. Die Beschränkung der Anzahl von Freischeinen, welche zur Beschaffung von Lebensbedürfnissen bewilligt werden können, auf monatlich zwei kommt in Wegfall. Zur Theilnahme an dem Leichenbegängniss von Berufsgenossen können ebenfalls Freifahrten bewilligt werden, ebenso zum Besuch des in einer auswärtigen Kur- und Verpflegungsanstalt untergebrachten Haushaltungsvorstandes.

Für Kinder zum Zwecke des Schulbesuches oder des Besuches des Religionsunterrichtes und zur Erlernung eines Handwerks oder einer Handfertigkeit, wenn sich dazu am Stationsorte des Vaters keine dem Bedürfnisse entsprechende Gelegenheit bietet, werden Freischeine verabfolgt auf die Dauer des Unterrichts. Die Bewilligung dieser Vergünstigung darf, wenn nicht besondere Gründe eine Ausnahme gerechtfertigt erscheinen lassen, nicht über das 18. Lebensjahr ausgedehnt werden und ist rücksichtlich des Besuches von Hochschulen völlig ausgeschlossen. Ferner werden Freischeine gewährt für Söhne, die als Anwärter oder Praktikanten für den Eisenbahndienst aufgenommen sind und im elterlichen Hause wohnen, zur Fahrt zwischen dem Wohnorte des Vaters und der Eisenbahnstation, der der Anwärter (Praktikant) zur Erlernung des Dienstes zugetheilt ist, auf die Dauer des Vorbereitungsdienstes. Die Ausstellung von Freischeinen dieser Art ist in besonders gearteten Fällen auch zulässig für Kinder von Arbeitern, die im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen. Auch die Bestimmungen über unentgeltliche Beförderung des Umzugsgutes (Hausraths) der Beamten und Bediensteten haben eine wesentliche Ausdehnung erfahren. Wenn auf den Freischeinen nichts anderes vermerkt ist, gelten sie auch für die Benutzung von Schnellzügen.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Lauban.** Am 5. d. Mts. früh gegen 3 Uhr fuhr auf dem Bahnhof in Lauban ein von Görlitz kommender leerer Zug mit einem Rangirzug zusammen. Der Zugführer des leeren Zuges, Haake, wurde getödtet, sechs weitere Fahrbeamte wurden schwer verletzt. Der Materialschaden ist bedeutend. Die Ursache des Unfalls liegt im Ueberfahren des Haltesignals. Eine Untersuchung ist eingeleitet. Infolge des Eisenbahnunfalls konnte auf dem Bahnhof Lauban der Betrieb einstweilen nur auf der Strecke Görlitz-Lichtenau aufrecht erhalten werden. Die von Görlitz nach Lauban durchreisenden Personen wurden über Kohlfurt befördert.

— Ueber die Ehrung des verewigten Reichskanzlers Fürsten **Bismarck** durch den **Verein deutscher Lokomotivführer** am 31. Juli berichtet die „Deutsche Eisenbahn-Ztg.“: Die aus den Herren Arnhold (Berlin), Herrmann (Charlottenburg), Heinze (Hamburg) und den Hamburger bezw. Altonaer Mitgliedern Bahresel, Caspar, Knoke, Kusserow, Sarrazin, Schärffe und Wegner bestehende Deputation traf mit dem herrlichen Kranz, dessen aus weisser Atlasseide bestehenden Schleifen die in Gold

gestickte Inschrift: „Dem ersten Kanzler des neuerstandenen Deutschen Reichs, Sr. Durchlaucht dem Fürsten Otto von Bismarck, gewidmet in Anerkennung, Dankbarkeit und Liebe vom Verein deutscher Lokomotivführer“ trug, am genannten Tage in Friedrichsruh ein. Fürst Herbert von Bismarck empfing die Deputation in dem von seinem verstorbenen Vater benutzten Zimmer. Eine kurze Ansprache erwiderte er mit folgenden Worten: „Meine Herren! Ich freue mich sehr, dass Sie meinem verstorbenen Vater eine solche Ehre erweisen. Schon aus den Ihrem Besuch vorausgegangenen Schriftstücken las ich aus jeder Zeile heraus, welche Vaterlandsliebe in Ihrem so grossen Verein gepflegt wird und welche Verehrung Sie für meinen Vater hegen. Es sind mir in den letzten Tagen mannigfache Kränze und Spenden sowie Beileidstelegramme zugegangen, ich freue mich heute um so mehr, von Ihnen, meine Herren, einen der schönsten Kränze zu sehen. Oft genug verglich sich mein Vater mit Ihnen, indem er von der ihm übertragenen Führung der Reichslokomotive sprach und auch so oft wie Sie mit Widerwärtigkeiten zu kämpfen hatte. Ich danke nochmals von ganzem Herzen.“ Nach diesen Worten reichte der Fürst jedem einzelnen der Deputation die Hand. Herr Herrmann dankte im Namen der Anwesenden für die von Herzen kommenden Worte, welche der Fürst dem Stande der Lokomotivführer gewidmet habe, und fügte gleichzeitig die Bitte hinzu, dass der Verein deutscher Lokomotivführer sich auch fernerhin der heute bewiesenen Sympathie Sr. Durchlaucht erfreuen möge, was dieser mit herzlichen Worten mit der gleichzeitigen Anordnung, dem Kranze eine bevorzugte Stelle an dem Sarkophage anzuweisen, zusagte.

In der Grabkapelle legte dann nach einer poetischen Ansprache Herr Arnhold den Kranz mit den Worten: „Im Namen des Vereins deutscher Lokomotivführer aus Anerkennung, Dankbarkeit und Liebe“ an dem Sarkophag nieder.

— Ueber **Kanalseeschiffe auf dem Dortmund-Emskanal** entnehmen wir der Wochenschrift „Glückauf“ folgende Mittheilungen:

„Am 26. Juli sind die ersten beiden Kanalseeschiffe im Dortmunder Hafen angelangt, welche die westfälische Transportaktiengesellschaft vom norddeutschen Lloyd für Versuchsfahrten gechartert hat. Die Seekähne haben je 300 t schwedisches Eisenerz in Emden für die Dortmunder „Union“ eingenommen und werden hier am Montag mit je 300 t Kohlen für den norddeutschen Lloyd in Bremen beladen.

Die Kähne, je 55 m lang und 8 m breit, haben 600 t Ladefähigkeit, können dieselbe aber wegen ihres schlankeren Baues auf der Kanalfahrt nicht ausnützen. Bei 2 m Tiefgang vermögen sie 462 t aufzunehmen, auf See nehmen sie bei 2,50 m Tiefgang die volle Ladung. Die Komplettirung erfolgt in Emden aus einem Schleppkahn der Transportgesellschaft mit 600 t Ladung, der die beiden Kanalseeschiffe nach Emden begleiten wird.

Die Kohlensendungen gingen bisher direkt mittelst Bahn nach Bremen. Es bedeutet diese Aufnahme der Kanalseeschifffahrt einen grossen Fortschritt; die westfälische Kohle wird in Zukunft ohne weitere Umladung in den Emshäfen direkt von Dortmund über den Emskanal nach Bremen und Hamburg verfrachtet werden können. Ganz besonderes Interesse bringt auch die kaiserliche Marine dieser direkten Kanalseeschifffahrt entgegen; gelangen doch damit unsere Kriegsschiffe demnächst in die Lage, aus den Kanalseeschiffen bei Helgoland, Bremerhafen, Cuxhafen und Wilhelmshaven westfälische Kohle zu bunkern.

Die rührige westfälische Transportaktiengesellschaft in Dortmund hat bereits drei Kanalseeschiffe im Bau begriffen und beabsichtigt nach Fertigstellung derselben zunächst eine regelmässige direkte Schifffahrtsverbindung von Dortmund nach Bremen-Hamburg und umgekehrt einzuführen.“

Wir sind in der That gespannt zu hören, in welchem Umfange diesen Versuchsfahrten dauernde Kohlenverfrachtungen von Dortmund nach den genannten Seehäfen folgen werden.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Zachariae in Elberfeld ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen und dem Regierungs- und Baurath Schnebel in Berlin die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— Aus Anlass eines von dem Verbande der österreichischen Lokalbahnen gestellten Ansuchens um **authentische Interpretation der Artikel IV und V** des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 **über Bahnen niederer Ordnung** hat das Finanzministerium die Entscheidung getroffen, dass nach dem Wortlaute des bezeichneten Gesetzes, sowie nach der Absicht desselben (vergl. die Begründung der Regierungsvorlage) die in Artikel IV vorgesehene Stempel- und Gebührenfreiheit nur auf Rechtshandlungen Anwendung finden kann, welche zum Zwecke der Sicherstellung des Baues einer Lokalbahn erfolgen, somit vorbereitender Natur sind, keinesfalls aber auf solche, welche der Vollendung des Baues der Lokalbahn oder gar der Betriebseröffnung nachfolgen.

Es kann demnach auch für Betriebsverträge von Lokalbahnunternehmungen, welche erst nach vollendetem Baue der betreffenden Lokalbahn abgeschlossen werden, eine Gebührenbefreiung in keinem Falle auf Grund des Art. IV, sondern nur nach Maassgabe des Art. V, lit. a, des bezogenen Gesetzes, somit nur bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres in Anspruch genommen werden. Das gilt selbstverständlich auch von Nachträgen zu dem ursprünglichen Betriebsvertrage, dergestalt, dass solche Nachträge, sofern sie nach Ablauf des ersten Betriebsjahres errichtet werden, auch dann gebührenpflichtig sind, wenn der ursprüngliche Betriebsvertrag nach Art. IV oder nach Art. V, lit. a, des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 gebührenfrei war.

— Nach einer Entscheidung des Handelsministeriums ist den **Spediteuren die Sonntagsarbeit** bezüglich der Güterbeförderung zum Behufe der Aufgabe von Eilgut bei Eisenbahnen und Dampfschiffen, beziehungsweise zum Behufe der Uebernahme und Zustellung von Eilgut an die Empfänger **gestattet.** Sofern mit den Arbeiten behufs Aufgabe und Abgabe von Eilgut an Sonntagen auch bestimmte schriftliche Arbeiten unmittelbar zusammenhängen, sind diese in dem unabweislich nothwendigen Umfange an Sonntagen gleichfalls gestattet.

— Anlässlich der Errichtung einer eigenen Bruderlade für die Berg- und Hüttenwerke und Domänen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Ungarn hat sich die Nothwendigkeit ergeben, auch zur **Ordnung der finanziellen Verhältnisse des Provisionsinstitutes** für die Bediensteten des Eisenbahnnetzes und **der Wiener Maschinenfabrik** zu schreiten. Aus den vorgenommenen Erhebungen hat sich ergeben, dass die Herstellung des Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben innerhalb des Rahmens der satzungsmässigen Bestimmungen ganz ausserordentliche Leistungen der Mitglieder erfordert haben würde, und dass überdies eine sehr beträchtliche Einschränkung der Provisionen hätte vorgenommen werden müssen.

Daher hat der Verwaltungsrath anlässlich des 50 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers den Beschluss gefasst, für die Sicherstellung der bisherigen Provisionen vollständig und dauernd dadurch vorzusorgen, dass die Gesellschaft die hierzu erforderlichen Opfer freiwillig auf sich nimmt.

Zu diesem Behufe wurde nicht nur der freiwillige Beitrag der Gesellschaft an das Provisionsinstitut, welcher bisher nur etwa ein Viertel der von den Mitgliedern selbst zu leistenden Einzahlungen betrug, ab 1. Dezember 1898 auf das volle Ausmaass der Mitgliederbeiträge erhöht, sondern auch ausgesprochen, dass ein ungeachtet dieser Beitragserhöhung sich noch ergebender Ausfall von der Gesellschaft in der Form von unverzinslichen Vorschüssen gedeckt werden wird, welche nur dann und nur insoweit zurückzuzahlen sind, als in einzelnen Jahren sich Ueberschüsse der Einnahmen über die Ausgaben ergeben.

Die aus der erhöhten Beitragsleistung für die Gesellsellschaft entstehende Mehrlast wird vorläufig rund 250 000 Kr. jährlich betragen.

— Eine **Gefährdung der österreichischen Holzausfuhr.** Seitens der österreichischen Bahnen sind vor einiger Zeit im Interesse der Ausfuhr von Rundholz aus Galizien und der Bukowina nach Deutschland ermässigte Tarife erstellt worden, welche in der That sich dieser Ausfuhr als förderlich erwiesen. Nunmehr hat die ungarische Staatseisenbahnverwaltung für die Ausfuhr von siebenbürgischem Werkholz jeder Art, also Rund- und Schnittholz, über Pressburg nach Wien transit und loco, sowie auch nach Regensburg Tarifermässigungen eintreten lassen, durch welche die derzeit in Oesterreich für Holz bestehenden Sätze wesentlich unterboten werden. In einer an das Eisenbahnministerium und das Handelsministerium gerichteten Eingabe ist von Holzlieferern der beiden genannten Kronländer auf diese Maassregel hingewiesen und um Abhilfe gebeten worden. Dem Gegenstande wird selbstverständlich seitens der Regierung mit Rücksicht auf den sich auf mehrere Millionen Gulden belaufenden

Werth der österreichischen Holzausfuhr aus Galizien und der Bukowina nach Deutschland besondere Aufmerksamkeit zugewendet; die Staatsbahndirektion in Stanislau hat einen Beamten nach der Bukowina entsendet, um diese Frage zunächst an Ort und Stelle zu studiren.

— Am 31. Juli hat sich, wie bereits gemeldet, auf der **Südbahnstrecke Grafenstein-Kühnsdorf** ein schwerer **Unfall** ereignet Ueber die Entstehungsursache desselben waren in der Oeffentlichkeit die verschiedenartigsten Gerüchte verbreitet. Die Verwaltung der Südbahn veröffentlicht nunmehr das Ergebniss der eingehenden, an Ort und Stelle gepflogenen Erhebungen über die Ursachen des Unfalls. Danach hatte der entgleiste Schnellzug, welcher aus 14 Wagen mit 32 Achsen bestand, eine Bruttobelastung von 225.3 t und wurde von der Zugmaschine sowie der Vorspannmaschine geführt. Die Beigabe der Vorspannmaschine sei bei der hohen Belastung des Zuges und den Steigungen von 10 ‰ in der Strecke Klagenfurt-Bleiburg unerlässlich und auch vorschriftsmässig, da die Geschwindigkeit des Zuges, bezw. die Fahrzeit desselben hierfür bemessen ist. Mit Rücksicht auf die verkehrstechnischen Bedenken gegen eine Zugtheilung, zumal auf eingleisiger Linie, erfolge auch die Beförderung schwerer Züge in dieser Strecke seit Jahren anstandslos auf diese Weise. Die Untersuchung des Oberbaues habe ergeben, dass derselbe sich im besten Zustande befand. Die Stahlschienen System X (von 10 m Länge) seien im Jahre 1896 neu gelegt; das Kleinmaterial sei tadellos, die Schwellen stammen ausnahmslos aus den Jahren 1895 und 1896, das Schotterbett bestehe aus reinem Grubenschotter und besitze eine Kronenbreite von 3,5 m. Diese Thatsachen seien auch von den gerichtsbehördlich zugezogenen Sachverständigen, sowie von dem anwesenden Herrn Vertreter der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen amtlich festgestellt. Was besonders die Auswechselung der Schwellen betrifft, so erfolge dieselbe alljährlich für etwa 10 % der Gesammtanzahl von Schwellen, welche in sämmtlichen gesellschaftlichen Linien eingebettet liegen, so dass die Verwendung durchschnittlich nicht länger als 10 Jahre währt, was für imprägnirte Lärchen- und Buchenschwellen, die hier namentlich in Betracht kommen, nach der bei den österreichischen Eisenbahnen bestehenden Uebung gewiss als entsprechend bezeichnet werden müsse. Was die Art der Imprägnirung betrifft, so gelangen nur die bewährtesten Systeme in Anwendung. Die Ursache der Entgleisung könne somit in irgend einem wie immer gearteten Defekt der Bahn oder des Oberbaues nicht gesucht werden. Was die Fahrbetriebsmittel betrifft, so sei festgestellt worden, dass sowohl die beiden Lokomotiven als auch sämmtliche Wagen des Zuges sich in tadellosem Zustande befanden, was bezüglich der hierfür maassgebenden Bestandtheile (Räder, Tragfedern, Achsen und Spurkränze der Radreifen) seitens einer vom Bezirksgericht Klagenfurt sofort nach dem Unfalle einberufenen Kommission sachverständiger Ingenieure festgestellt worden sei. Hinsichtlich der Ursachen des Unfalls müsse zunächst die Thatsache berücksichtigt werden, dass die an der Entgleisungsstelle an der äusseren Seite des inneren Schienenstranges gefundenen Angriffspuren von Rädern, sowie die bei dem linken Vorderrade des Postwagens gefundenen Einkerbungen darauf schliessen lassen, dass dieser Postwagen zuerst entgleist sein dürfte. Ein Fahren mit Anwendung einer über die fahrplanmässig gestattete Höchstgeschwindigkeit von 58 km für die Stunde hinausgehenden Geschwindigkeit sei nicht festzustellen gewesen, es bleibe sonach nur die Annahme, dass die eingetretene Deformation des Gleises durch ein stärkeres Oszilliren eines Fahrbetriebsmittels in der kurzen und scharfen Kurve an der Unfallsstelle erfolgt ist, wenn nicht ein Bahnfrevel vorliege, welcher an der in Frage kommenden besonders einsamen Stelle allerdings leichter als sonst irgend bewerkstelligt werden konnte. Die Generaldirektion der Südbahn fügt dem vorstehenden Berichte bei, dass sie es angesichts des Zustandes der Bahn und der Betriebsmittel dem Publikum überlassen müsse, sich selbst ein unbefangenes Urtheil zu bilden, nicht nur über die vorliegenden Thatsachen, sondern auch über jene Veröffentlichungen, welche den traurigen Muth bewiesen, ohne den geringsten fachmännischen Anhaltspunkt, billige Schlagworte von: „schlechten, verfaulten Schwellen“ und „schweren Unterlassungssünden“ usw. in die Welt zu schleudern. Derartige verleumderische Versuche, die gewiss nicht leicht zu führende Verwaltung einer grossen Eisenbahnunternehmung bei dem Publikum wie bei dem eigenen Personal zu diskreditiren, werden hierbei gewiss jene strenge Verurtheilung finden, die sie von jedem Standpunkte aus vollauf verdienen.

— **Der böhmische Braunkohlenverkehr.** Die von der Aussig-Teplitzer Bahn herausgegebene Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehres ist soeben für das abgelaufene Jahr erschienen. Die Förderung ist neuerlich um nahezu 400 000 t gestiegen, indem 17 250 000 t zu Tage gefördert wurden. Ueber 30 000 Arbeiter waren hierbei beschäftigt. Der Geldwerth dieser Menge nach dem Mittelwerthe betrug 28 700 000 fl. Die bedeutendsten Mengen wurden gefördert von der Brüxer Kohlenbergbaugesellschaft (4 120 000 t), den Brucher Kohlenwerken (1 360 000 Tonnen), der nordböhmischen Kohlenwerksgesellschaft (1 310 000 t) und den ärarischen Werken (820 000 t). Der Kohlenversand vertheilte sich auf folgende Bahnen:

| Kohlenaufgabe an die | 1898 | gegen 1897 |
|---|---|---|
| | Tonnen | |
| Aussig-Teplitzer Bahn | 8 152 012 | — 60 627 |
| Buschtěhrader Bahn | 1 539 159 | + 39 170 |
| Nordwestbahn | 136 | + 12 |
| österreichischen Staatsbahnen | 5 357 398 | + 425 969 |
| zusammen | 15 048 705 | + 404 524 |

Das Verhältniss der Vertheilung nach dem In- und Auslande ist im Vergleiche zum Jahre 1897 nur unmerklich verändert. Von der Jahresförderung wurden 47 % (im Vorjahre 47,4 %) im Auslande, 53 % im Inlande verwendet. Den Weg über Wasserstrassen nach Deutschland nahmen 2 017 359 t. Wie der Bericht bemerkt, hielt die Fortsetzung der Mehrverfrachtungen nach dem Innern der Monarchie nicht nur gleichen Schritt mit der infolge des industriellen Aufschwunges in Deutschland hervorgerufenen lebhafteren Ausfuhr, insbesondere nach Sachsen und Bayern, sondern übertraf letzteren noch, ungeachtet der billigen Wasserstrasse, welche dem Verkehr nach dem Auslande zugute kommt. Die letzten Jahre hätten gezeigt, dass der grösste Theil des norddeutschen Absatzes fast nur allein von den Vortheilen erhalten werden könne, welche die Elbe und die mit ihr verbundenen Wasserstrassen dem Absatze nach Deutschland bieten. Die billigen Transporte auf der Elbe haben den zweiten Umschlag von Schiff zur Eisenbahn in Norddeutschland hervorgerufen, welcher nach und nach den früheren Eisenbahnverkehr, insbesondere nach den westlich von der Elbe gelegenen Linien ersetzte. Dieser Verkehr habe sich bis nun im allgemeinen als nicht besonders steigerungsfähig erwiesen, da er sofort aufhöre, wenn die Schiffsfrachten eine Höhe erreichen, bei welcher der Vortheil der Billigkeit dieser Frachten gegenüber den Eisenbahntarifen schwinde. Die Möglichkeit dieses Umschlagverkehres bleibe demnach stets nur auf kurze Zeit beschränkt; ein direkter Eisenbahnverkehr nach den hier in Betracht kommenden Linien sei schon seit einer langen Reihe von Jahren höchst unbedeutend geworden und würde naturgemäss bald vollständig aufhören, wollte man diesen Verkehr aus irgend welcher Ursache unterbinden. Schliesslich werden in der Statistik, die heuer zum 30. Male erscheint, einige Ziffern über die Entwickelung des Verkehres in der böhmischen Braunkohle seit dem Jahre 1860 veröffentlicht. Im Jahre 1860 wurden 193 920 t, im Jahre 1870 1 190 000 t, und zwar 67 % für das Ausland, 33 % für das Inland, verfrachtet. Zehn Jahre später (1880) betrug die verfrachtete Menge 5 208 000 t, von welchen 60,3 % für das Ausland, 39,7 % für das Inland bestimmt waren. Im Jahre 1890 wurden 10 399 000 t (55 % für das Ausland, 45 % für das Inland) verfrachtet. Im abgelaufenen Jahre erreichte die Versandziffer die Höhe von 15 021 000 t, von denen 47 % für das Ausland und 53 % für das Inland bestimmt waren. Es ergibt sich hieraus, dass die Erzeugung und Verfrachtung der böhmischen Braunkohle sich vom Jahre 1860 bis 1870 versechsfacht, vom Jahre 1870 bis 1880 mehr als vervierfacht, vom Jahre 1880 bis 1890 beinahe verdoppelt und vom Jahre 1890 bis 1898 um etwa 50 % erhöht hat.

— Das Prager Handelsgericht hat in einem Prozessfalle entschieden, dass auf **Körperverletzungen, welche durch scheugewordene Pferde** herbeigeführt werden, die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes Anwendung finden, falls das Scheuwerden durch den Eisenbahnbetrieb veranlasst wurde. In dem betreffenden Falle scheuten die Pferde bei einer Bahnübersetzung, deren Schranken nicht geschlossen waren, infolge einer nächst der Uebersetzung mittelst einer Lokomotive vorgenommenen Verschiebung von Wagen.

Das Gericht nahm an, dass der Unfall einerseits der ununzulänglichen Vorkehrung zuzuschreiben sei, welche in der Nichtschliessung der diesbezüglichen Wegübersetzung beruht, andererseits in der Ausserachtlassung des Lokomotivführers, welcher ohne Rücksicht auf die bestehende Gefahr sich unvorsichtig der Wegübersetzung näherte.

Das Gericht stellte sich ferner auf den Standpunkt, dass das Haftpflichtgesetz vom 5 März 1869 nicht nur in jenen Fällen Geltung hat, in welchen das reisende Publikum beschädigt wird, denn der § 1 des angeführten Gesetzes ist allgemein und bezieht sich auf jedes Ereigniss im Eisenbahnbetriebe ohne Rücksicht auf die durch diesen Betrieb beschädigten Personen und ohne Rücksicht darauf, ob sie Reisende sind oder nicht.

— **Ueberfluss an weiblichen Beamten.** Beim ungarischen Handelsministerium und bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen laufen fortwährend zahlreiche Gesuche ein, in denen sich Mädchen und Frauen um Stellen im Eisenbahnkassendienst bewerben. Solche Posten sind aber in verhältnissmässig geringer Zahl systemisirt, auch gibt es für diese Stellen, so bald eine oder die andere wieder zu besetzen ist, eine Menge Bewerberinnen, die auf Grund älterer Gesuche schon seit langer Zeit vorgemerkt sind und bereits die Manipulantenprüfung bestanden haben. Nun hat der Handelsminister verfügt, dass die weitere Vormerkung von Manipulantinnen, in so lange die älteren Kandidatinnen nicht untergebracht werden, zu unterbleiben habe; die eingereichten Gesuche werden den Bewerbern ohne Erledigung zurückgegeben. In Zukunft sollen frei werdende Stellen im Wege öffentlicher Ausschreibung besetzt werden.

## Vereinsausland.

— **Arbeiterzüge in London.** Der Eisenbahn- und Kanalausschuss hatte sich jetzt eingehend mit zwei von Seiten der Reformunion und des Nationalverbandes für die Verbesserung der Arbeiterzüge gegen die Nordbahn gerichteten Beschwerden zu befassen, in denen diese der Gesellschaft den Vorwurf machen, dass sie es an der durch die Cheap Trains Akte von 1893 vorgeschriebenen Fürsorge für den Verkehr von Arbeiterzügen zwischen Enfield, New Barnet, High Barnet, Wood Green, Edgeware, Kings Cross, Broad- und Moorgatestrasse in der Zeit von 6½ bis 8 Uhr Morgens durchaus mangeln lassen. Die der Hauptstadt näher gelegenen Gebiete seien so dicht bevölkert, dass jetzt alles versucht werden müsse, die Eisenbahnen zu veranlassen, den Arbeitern auch nach den entfernteren Orten weitere Verkehrserleichterungen zu gewähren. Bereits in der ersten Berathung sprach sich der Ausschuss gleich von vornherein für die Einführung von Frühzügen aus. Als sodann Mr. Gomine vom statistischen Amt der Grafschaft London berichtete, dass die Nordbahn täglich nur 3 000 Arbeiter zu 3,5 d (30 ₰) beförderte, während die Ostbahn unter gleichen Verhältnissen 20 000 Arbeiter zum Durchschnittspreise von 2 d (17 ₰) abfertigt und es fernerhin für angemessen erklärte, den Arbeiterfahrpreis für eine Strecke bis 8 km auf 2 d (17 ₰), für eine Strecke bis 16 km auf 3 d (25,5 ₰) und für eine Strecke bis 24 km auf 4 d (34 ₰) festzusetzen, beschloss der Ausschuss, der Gesellschaft aufzugeben, versuchsweise zwei Arbeiterzüge zwischen Enfield und der Moorgatestrasse (in der City) mit etwa 500 Sitzplätzen in der Zeit von 6½ bis 7½ Vormittags einzurichten und für diese ein Fahrgeld von nicht mehr als 3 d zu erheben; ferner das Fahrgeld für die Strecke Wood Green-Bowles Park von 3,5 d auf 3 d herabzusetzen. Falls nach einer Probezeit von 3 bis 6 Monaten ein Einvernehmen zwischen den Beschwerdeführern und der Bahn nicht erzielt sein sollte, sieht der Ausschuss weiteren Anträgen entgegen.

— Der fachlichen Thätigkeit des Anfangs dieses Monats zurückgetretenen **belgischen Verkehrsministers Vandenpeereboom** widmet die „Kölnische Zeitung", obgleich eine Gegnerin seiner politischen Richtung, höchst anerkennende Worte. „Vandenpeereboom", sagt sie, „hat sich um das belgische Verkehrswesen unbestrittene Verdienste erworben. Man reist in Belgien jetzt besser, rascher und bequemer als vor seiner Verwaltung. Um dem Lande im Mitbewerb gegen Holland und Frankreich den internationalen Durchgangsverkehr zwischen England und dem Festlande zu sichern, schuf er ein ganzes Geschwader von prächtigen und schnellen Postdampfern, die zwischen Ostende und Dover verkehrten, und liess den Oberbau der grossen Eisenbahnstrecken durch Legung schwerer Schienen für eine Beschleunigung der Fahrt eignen, wobei er auch das Material wesentlich erneuerte und verbesserte. Mannigfach sind die Reformen, die er in der Post und Telegraphie einführte. Diese Verwaltungen erheben im Inlandsverkehre die billigsten Sätze der Welt; z. B. kosten grössere Telegramme nur 1 Ct. für das Wort; der nächtliche Dienst der Güterzüge ist so eingerichtet, dass die um Mitternacht in Brüssel aufgegebenen Zeitungen vielfach mit Hilfe dieser Züge befördert werden, um Morgens im ganzen Lande mit der Frühpost zur Vertheilung zu gelangen."

— **Fahrtbegünstigungen für Offiziere auf den russischen Bahnen.** Bisher hatten nur die aktiven Offiziere des Heeres und der Marine den Vorzug gegen Lösung einer Fahrkarte die nächst höhere Klasse benutzen zu dürfen. Gegenwärtig hat jedoch der Kriegsminister dem „Russ. Inv." zufolge bekannt gemacht, dass verabschiedete und der Reserve zugezählte Offiziere das Recht haben, bei Eisenbahnfahrten mit einer Fahrkarte niederer Klasse Plätze höherer Wagenklassen einzunehmen. Dieses Recht steht zu: a) den Generalen und Admiralen; b) von den Stabs- und Oberoffizieren der Armee und der Flotte: 1. den Georgenrittern und 2. den unter dem Protektorat des Alexanderverwundetenkomitees stehenden Offizieren. Die Generale und Admirale können mit Fahrkarten II. Klasse die I. Klasse, oder mit solchen III. Klasse die II. Klasse benutzen; alle übrigen Offiziere geniessen das Recht mit Fahrkarten III. Klasse die II. Klasse zu benutzen.

— **Theilstrecke Moskau-Brjansk der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" theilt mit, dass vom Tage der Eröffnung des Verkehres auf der Moskau-Brjansk Theilstrecke der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn ab, für den Transport von Gütern auf dieser Strecke die für das ganze Schienennetz allgemein geltenden Tarife in Kraft treten werden, doch werden sie gesondert für diese und gesondert für die ganze übrige durchlaufene Strecke berechnet.

Es ist das eine auffallende Bestimmung, da doch der russische Gütertarif ein Staffeltarif ist und bisher von jeder Station nach jeder Station, die für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden ist, die Staffel durchgerechnet wird, mit alleiniger Ausnahme des sibirischen Verkehres.

Warum nunmehr auch einzelne Theile des europäischen Eisenbahnnetzes in diese Ausnahmestellung gedrängt werden, lässt sich zunächst noch nicht übersehen.

— **Verbesserung des Wasserweges zwischen Moskau und Nishny-Nowgorod.** Neuerdings scheint auch in Russland die Erkenntniss von der Nothwendigkeit, neben den Eisenbahnen auch den Wasserstrassen als Verkehrswegen Aufmerksamkeit schenken zu müssen, an Boden gewonnen zu haben. Man bemüht sich schon seit einiger Zeit für den Verkehr aus Sibirien wenigstens kombinirte Eisenbahn- und Flussschifffahrtswege zu finden, um dem Güterverkehr möglichst ungehinderten Abfluss zu schaffen.

In dieser Richtung bewegt sich auch ein gegenwärtig aufgetauchtes Projekt, das die Wiederherstellung des alten Wasserweges von Moskau bis Nishny-Nowgorod bezweckt und eine grosse Bedeutung für den Handel und die Industrie eines sehr grossen Theiles von Russland haben würde. Durch die Bemühungen der Dampfschifffahrtsgesellschaft auf der Moskwa ist dieser Fluss durch Anlage von Schleusen und Dämmen von Moskau bis Kolomna, etwa 155 km, schiffbar gemacht worden und auf diesem Wege passiren alljährlich gegen 17 000 000 Pud Heu, Holz, Getreide, Ziegel, Naphta usw. Der weitere Transport der Güter von Kolomna bis Rjäsan, etwa 120 km, wo der schiffbare Theil des Flusses Oka beginnt und bis Nishni reicht, ist durch Sandbänke im Fahrwasser der Oka zwischen Kolomna und Rjäsan behindert. Im Hinblick darauf, dass die Moskwa, Nebenfluss der Oka, einen bequemen und geeigneten Weg zum Transport von 150—200 000 000 Pud Güter bietet, projektirt man nun die Oka zwischen Kolomna und Rjäsan durch Dämme, Schleusen und Umgehungskanäle nach dem auf der Moskwa angewandten System zu kanalisiren, um dadurch einen benutzbaren Wasserweg von Moskau bis Nishni-Nowgorod zu erhalten.

Die Bedeutung eines solchen schiffbaren Wasserweges tritt erst deutlich hervor, wenn man sich vergegenwärtigt, dass Nishny-Nowgorod einer der grössten Hafenplätze an der Wolga ist, und dass dort alljährlich die bedeutendste Messe Russlands abgehalten wird, zu der aus Sibirien, Centralasien, Transkaspien und dem Kaukasus Güter in ganz ausserordentlicher Menge zusammengebracht werden, um dann von hier aus nach Moskau und auf die europäischen Märkte zu gelangen. Wenn für diese Güter oder wenigstens einen Theil derselben, soweit sie einen langsameren Transport vertragen, der billigere Wasserweg freisteht, so ist das natürlich ein grosser Vortheil, wenngleich die an diesem Verkehr lebhaft interessirten Bahnen, die Moskau-Nishny-Nowgorod- und Moskau-Rjäsanbahnen, eine empfindliche Konkurrentin erhalten.

Die Kosten der Kanalisirung der Oka sind auf etwa 4 000 000 R. veranschlagt worden.

Wenn Russland den bisher sehr vernachlässigten Wasserwegen seine Aufmerksamkeit zuwenden sollte, so könnten manche sehr wirksamen Verbindungen geschaffen werden, denen aber allerdings immer der Mangel anhaften würde, dass mindestens 4 Monate Eis die Schifffahrt behindern würden. Immerhin wäre mehr als die Hälfte des Jahres für den Verkehr frei.

— **Baufortschritt auf der sibirischen Bahn.** Die neueste Nummer des St. Petersburger „Herold" bringt kurze Mittheilungen über eine am 23. Juni/5. Juli d. J. unter persönlichem Vorsitz des Kaisers abgehaltene gemeinsame Sitzung des Komitees der sibirischen Eisenbahn und des Oekonomiedepartements. U. a. wurde ein Referat des Gehilfen des Ministers der Verkehrsanstalten über den Stand des Baues der sibirischen Eisenbahn am 15. Juni d. J. verlesen. Auf der Theilstrecke K r a s s n o j a r s k-I r k u t s k sind fast alle Arbeiten beendet; die Theilstrecke

wurde bereits am 1. Januar d. J. der Verwaltung der Kronsbahnen übergeben.

Auf der Transbaikalbahn sind bereits alle Rodungsarbeiten ausgeführt, desgleichen 2 624 575 Kubikfaden (= 25 487 237 cbm) Erdarbeiten. 4 088 Faden (= 8 722 m) Holzbrücken sind entweder fertiggestellt, oder im Bau begriffen, desgleichen 13 848 Kubikfaden (= 134 278 cbm) steinerne Brückenarbeiten. 575 Werst (= 613 km) des Schienenweges sind vollendet; 65 % der Schienen sind bereits an Ort und Stelle. Die Telegraphenlinie zwischen Irkutsk und Ssretensk ist fertig. 373 Eisenbahngebäude sind im Bau begriffen usw.

Zwischen Nertschinsk und Ssretensk ist der Verkehr zeitweilig eröffnet, ebenso auch schon auf der Irkutsk-Baikallinie.

Auf der Bahn Kaidalowo-chinesische Grenze sind 287 Dessjatinen (= 313 ha) Wald ausgehauen und 128 950 Kubikfaden (1 252 233 cbm) Erdarbeiten ausgeführt worden, desgleichen 720 Kubikfaden (6 992 cbm) Steinbrücken fertig. Der Telegraph arbeitet auf 170 Werst (= 185 km). Ueber 7 500 Arbeiter und 1 800 Gefährte sind beschäftigt.

Auf der Strecke Nikolskoje-chinesische Grenze ist der Schienenweg auf russischem Gebiet vollendet und zeitweilig dem Verkehr übergeben worden und auf der Perm-Kotlasbahn seit dem 1./13. Januar der einstweilige Verkehr eröffnet.

Auf dem Baikalsee ist die Dampffähre vom Stapel gelassen. Es werden Mole und Anfahrten gebaut.

Die steinerne Hafenmauer in Wladiwostok ist fertig, ebenso die Hafenplätze. Packhäuser werden gebaut.

Es werden Regulirungsarbeiten in den Flüssen des Amurgebiets vom Departement für Chaussee- und Wasserverkehr ausgeführt.

Der Minister der Verkehrsanstalten theilte aus eigener Anschauung mit, dass die west- und mittelsibirische Eisenbahnlinie von Tscheljäbinsk bis Irkutsk vollendet ist: desgleichen die Zweigbahn Irkutsk-Listwenitschnaja, wo der Verkehr bereits eröffnet ist.

Der Dampfprahm auf dem Baikalsee werde im nächsten Jahre seine Fahrten beginnen können.

Auf der Transbaikallinie sind in ihrem westlichen Theil von Myssowaja aus 50 Werst (= 53 km) des Bahnkörpers vollendet; desgleichen 530 Werst (= 564 km) östlich von Ssretensk; es verbleiben noch 400 Werst (426 km) unvollendet.

Die west- und mittelsibirische Bahn seien hinreichend mit Heizmaterial versorgt. Vorläufig wird Uralkohle benutzt, doch bald soll die Kohle aus Ekibas-Tusa gebracht werden, wohin eine 100 Werst (107 km) lange Bahn führt, sowie aus dem Kusnezkibassin.

Auch im Bezirk der Transbaikalbahn lassen sich Kohlenlager nachweisen wie am Baikal- und Chara-Norsee usw.

Nach Anhören dieser Meldungen sprach der Kaiser seine Befriedigung über den erfolgreichen Fortgang der Arbeiten aus.

— **Aegyptische Bahnen.** Bekanntlich haben die Engländer die ägyptischen Bahnen, abgesehen von der Strecke Tondi-Wadi Halfa, wo der Nil als Verbindungsstück eintritt, bis Chartum verlängert. Vom Standpunkte einer bequemen Antheilnahme Suakims wäre die Wüstenbahn Suakim-Berber am zweckmässigsten gewesen, aber Lord Kitchener trat mit Erfolg für einen anderen Plan ein, nämlich eine Eisenbahnlinie von Chartum aus in südöstlicher Richtung längs des Bahr-el-Asrak bis Abu-Haras und weiter nach Kedaref zu bauen und von Kedaref in nordöstlicher Richtung über Kassala Suakim zu erreichen. Für diesen ungeheuren Umweg, unter dessen Benutzung Suakim die unentbehrliche Verbindung mit dem Nilthal erhält, sprechen zwei ökonomische Gründe: Chartum müsse mit den getreidereichen Gebieten an der Westgrenze Abessiniens und jenseits derselben in Verbindung gebracht werden; die Wüstenbahn Suakim-Berber, die nur an den beiden Endpunkten auf Personen- und Frachtenverkehr rechnen könne, würde sich nicht rentiren. Beide Gründe werden von nichtenglischen Sachverständigen bestritten. Wie das Beispiel Dongolas zeigt, könnte das fruchtbare Nilthal auch weiter südlich nach einer kurzen Frist ruhiger wirthschaftlicher Entwickelung seinen Getreidebedarf selbst hervorbringen; die Linie Suakim-Kassala ist sogar etwas länger als die andere von Suakim nach Berber und geht gleichfalls durch eine nur von wenigen unbedeutenden Oasen unterbrochene Wüste. Hier dürften wohl militärisch-politische Absichten vorliegen: England will gegen einen abessinischen Angriff auf der Hut sein und sich die Möglichkeit wahren, in innere Wirren dieses barbarischen Reiches zum eigenen Vortheile einzugreifen. Gegenwärtig kommt die Beförderung nach Berber billiger zu stehen, wenn die Waaren zur See nach Suakim gebracht und auf Kameelrücken nach Berber weiter versandt werden als über Alexandrien und das Nilthal. Inzwischen wird bereits an der Verbindung von Chartum mit Abu-Haras gearbeitet; sie soll schon im nächsten Jahre dem Betriebe übergeben werden.

— **Neue französische Eisenbahnpläne in Afrika.** Schon vor einiger Zeit gaben die Franzosen die Absicht zu erkennen, in ihrer Besitzung an der Elfenbeinküste in Ober-Guinea eine Eisenbahn zu bauen. Es wurde eine Kommission zur Untersuchung der dortigen Verhältnisse abgeordnet, deren Bericht, vom Kapitän Houdaille verfasst, im belgischen „Mouvement Géographique" veröffentlicht ist. Als Ausgangspunkt wurde natürlich der Hauptort der Kolonie Gross-Bassam angenommen, von wo aus die Bahn längs des Comoe, des grössten Flusses der Kolonie, in das Innere führen soll. Houdaille will die Bahn von dem Endpunkte der Schifffahrt auf dem Comoe bei dem Platze Klein-Alepe zunächst in gerader Richtung gegen Nordwesten nach Seka-Seka oder Mope führen. Die Strecke würde 107 km lang sein und die Küste in direkte Verbindung mit den Hochthälern von Agneby und dem Mefluss setzen. Eine weitere Verlängerung würde in 50 km ostwärts den N'zi, einen Zufluss des Bandamma, erreichen und dann aus dem Walde heraustreten, etwa 30 km entfernt von Tummodi im Herzen der Landschaft Baule. In dieser Ausdehnung würde die Bahn eine Gesammtlänge von 187 km erreichen; sie würde in zwei Abschnitten den gewaltigen Küstenwald der Kolonie durchschneiden und die Ausnutzung der sehr reichen und noch unerforschten Waldgebiete gestatten. In politischer Beziehung wird der Bahnbau als das wirksamste Mittel empfohlen, um die Negerstämme des Gebietes dem französischen Einfluss zu unterwerfen.

— **Eisenbahnen in Korea.** Einer japanischen Zeitung zufolge richtet die japanische Regierung ihre ganz besondere Aufmerksamkeit auf die in Korea geplanten Anlagen von Eisenbahnen. In noch grösserem Maasse ist das jedoch in leitenden politischen Kreisen Japans der Fall, die die Regierung zu veranlassen suchen, die sich ihr jetzt bietende Gelegenheit zur käuflichen Erwerbung der Konzession für eine Linie von Söul nach Widschu auszunutzen. Dieselbe wird gegenwärtig von dem französischen Syndikat zum Kauf ausgeboten, das sie seinerzeit erlangte. Als die japanische Regierung unmittelbar nach dem Kriege mit China diejenige Koreas drängte, ihr das Recht zur Anlage einer Bahn zwischen Söul zuzugestehen, unternahm Frankreich, das damals innige Beziehungen zu Russland unterhielt, den gleichen Schritt und erwirkte die bewusste Konzession für jenes Syndikat. Man betrachtete das zur Zeit als einen Schachzug gegen Japan im Interesse Russlands, dem dadurch eine schliessliche Fortsetzung seiner sibirischen Eisenbahn bezw. eine Verbindung derselben nach der Hauptstadt von Korea gesichert werden sollte. Die koreanische Regierung wurde indess auf die möglichen Folgen davon aufmerksam gemacht und veranlasst, eine Spurbreite von 4 Fuss 8 Zoll englisch vorzuschreiben, während die russische 5 Fuss 11 Zoll ist. In der Zwischenzeit ist bekanntlich eine gewisse Erkältung der französisch-russischen Beziehungen eingetreten, und aus diesem Grunde, so sagt jenes japanische Blatt, dürfte wohl auch jetzt die französische Gesellschaft ihre Konzession abgeben wollen. Die Söul-Fusaneisenbahn bildet den einen Theil der künftigen grossen Linie durch die koreanische Halbinsel und die Söul-Widschustrecke würde der andere sein. Schliesslich ist aber auch noch die Verbindung des letzteren Platzes mit Niutschwang in Aussicht genommen, und die Ausführung dieser Bahnprojekte dürfte sich für den Handel im fernen Osten als von der denkbar grössten Bedeutung erweisen.

— Die Anwesenheit des **Prinzen Heinrich von Preussen in Korea** hat, wie die „Nat-Ztg." erfährt, allem Anschein nach die deutschen Interessen sehr wesentlich gefördert, nicht nur ist der Einfluss im allgemeinen dadurch wesentlich gekräftigt, sondern auch direkt scheint der Besuch des Prinzen gute Früchte tragen zu sollen. Es heisst, dass die koreanische Regierung jetzt bereit sei, einem deutschen Syndikat die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Söul nach Gensan zu ertheilen.

— **Northern-Pacific Eisenbahn.** Nach einer Entscheidung der Appellinstanz des Bundesgerichtes ist die Bundesregierung in dem von ihr anhängig gemachten Prozess unterlegen, durch welchen sie der Bahn einen Theil der einstigen Landschenkungen entziehen wollte. Es handelt sich dabei um die Frage, ob die Endstation der Bahn Duluth oder Ashland sei. Das Gericht hat sich nunmehr zu Gunsten der Bahn ausgesprochen und Ashland als Endpunkt anerkannt, wodurch der Bahn ein Besitz von mehr als 1 000 000 Acres erhalten bleibt. Die Landverkäufe im verflossenen Betriebsjahre 1898/99 erreichten einen Umfang wie nie zuvor. Im östlichen Distrikt (Minnesota, Nord-Dakota und Montana) wurden 1 421 000 Acres verkauft gegen 916 000 Acres im vorangegangenen Betriebsjahre und im westlichen Distrikt (Washington, Oregon und Idaho) 728 000 Acres gegen

616 679 Acres im vorigen Fiskaljahre. Von Palmer nach Auburn wird eine 22 englische Meilen lange Strecke gebaut werden, welche die Entfernung der Hauptbahn von Palmer nach Tacoma um 8 Meilen und von Palmer nach Seattle um etwa 40 Meilen abkürzt; die Herstellungskosten werden auf 400 000 D. veranschlagt.

---

## Allgemeines.

— Mehreren Berliner Zeitungen wird in Bezug auf die **häufigen Zusammenstösse im Strassenbahnverkehre Berlins** von betheiligter Seite geschrieben: „Letzthin wurde von verschiedenen Blättern ein Artikel veröffentlicht, der sich mit den fortgesetzten Zusammenstössen im Strassenbahnverkehr befasste und die Verwendung von Akkumulatoren im hiesigen Betriebe kritisirte. Die vielen Unrichtigkeiten, welche dem Verfasser des Artikels unterlaufen sind, erfordern eine Berichtigung nicht nur im fachlichen, sondern auch im öffentlichen Interesse, in letzterem ganz besonders insofern, als derartige Artikel geeignet sind, im Publikum falsche Vorstellungen über unseren elektrischen Strassenbahnbetrieb zu erwecken. Dass die Hauptschuld an den Zusammenstössen dem grossen Gewicht und der schweren Lenkbarkeit der vierachsigen Akkumulatorenwagen beizumessen ist, ist unzutreffend. Ganz abgesehen von der grossen Sachkenntniss und Sorgfalt, mit welcher seitens der für unser öffentliches Fuhrwesen zuständigen Aufsichtsbehörde alle Strassenbahnwagen in Bezug auf tadellose Bremsung und zulässiges Gewicht geprüft werden, ist auch durch den Betrieb auf anderen als Berliner Strassenbahnen (z. B. Hamburgs) die Verwendbarkeit grosser, vierachsiger Wagen in längerem Betriebe erwiesen, überdies ist durchaus anzunehmen, dass die Grosse Berliner Strassenbahn bei Beschaffung ihres elektrischen Wagenparkes die seitens des Herrn Artikelverfassers inkriminirten Punkte sorgfältigst erwogen hat. Die Ursachen der häufigen Zusammenstösse sind in erster Reihe in dem unglaublich fahrlässigen und vielfach dolosen Verhalten vieler Kutscher des Strassenfuhrparks zu suchen, wovon jeder, der häufiger den Vorderperron eines Strassenbahnwagens benutzt, sich überzeugen kann, dann aber auch in der begreiflichen Nervosität jüngerer nicht genügend geübter Wagenführer der Strassenbahn. Verkehrsneuerungen bringen erfahrungsgemäss stets Unzuträglichkeiten mit sich, welche Zeit und Gewohnheit erst mildern und schliesslich beseitigen. Die in dem Artikel gemachten Angaben über Gewicht, Leistung und Abnutzung der Batterien für gemischten Betrieb, wie ihn in Berlin die Grosse Berliner Strassenbahn eingeführt hat, sind absolut unzutreffend und beziehen sich ausschliesslich auf eine Art des reinen Akkumulatorenbetriebes, wie sie versuchsweise verschiedentlich, u. a. bei der Charlottenburger Strassenbahn, eingeführt gewesen ist, nirgends sich aber bisher bewährt hat. Nicht 100 Centner todtes Gewicht schleppt ein grosser, vierachsiger Akkumulatorenwagen in Berlin mit sich, sondern nur etwa 50 Centner, die kleinen Wagen sogar nur 36 bis 40 Centner. Je ausgedehnteren Gebrauch man vom Akkumulator als Kraftreserve in Strassenbahnwagen macht, desto weniger fühlbar werden für das Publikum Störungen im Strassenbahnbetriebe, wie sie u. a. an einem der letzten Montage über zwei Stunden während der regsten Verkehrszeit im ganzen Norden und nördlichen Centrum Berlins andauerten und wieder auf Stromlosigkeit der Oberleitung infolge Maschinendefektes in einer Kraftstation der Berliner Elektrizitätswerke zurückzuführen waren. Die mit Sammlerbatterien ausgerüsteten Wagen könnten in solchem Falle mindestens eine halbe Stunde hindurch den Verkehr mit ihren Kraftreserven aufrecht erhalten und so noch zahlreiche Fahrgäste rechtzeitig ihren Büreaus und Werkstätten zuführen. Unbestreitbar ist ein solcher Betrieb für eine Grossstadt wie Berlin zur Zeit der geeignetste. Er sichert unsere schönsten Plätze und Strassen gegen Verunzierung durch Masten und Drähte, ästhetische und gemeinnützige Gründe sprechen für ihn; demgegenüber müssen finanzielle, das grosse Publikum nicht berührende Interessen zurücktreten.

— In einem Gutachten über die **nordamerikanischen Trusts** erörterte der Vorsitzende des Verbandes nordamerikanischer Handelsreisender die Gefahren dieser Vereinigung für den Zwischenhandel, der befürchten muss, allmählich dadurch aufgerieben zu werden. Man schätzt die Zahl der **Geschäftsreisenden** in Nordamerika auf 350 000. Ein Theil derselben ist infolge der Trustgründungen bereits um Amt und Brot gekommen, ein anderer in seinem Einkommen empfindlich beschränkt worden. Der Vorstand des Verbandes nordamerikanischer Handelsreisender versicherte, man könne annehmen, dass binnen Jahresfrist etwa 60 000 Geschäftsreisende ihre Stelle verloren haben werden. Bisher sollen von den Fabriken etwa 27 000 000 D. jährlich an Eisenbahnfahrkosten und ebenso viel an Ausgaben für die Gastwirthe durch den Wegfall der Geschäftsreisenden infolge der neuen Trusts erspart worden sein.

— **Drahtlose Telegraphie System Schäfer.** In den Nächten vom 19. bis 20. und 20. bis 21. Juli wurden von den Vertretern der Pester Firma Schäfer & Co. zwischen Triest und Venedig Versuche mittelst Telegraphie ohne Draht nach eigenem System unternommen, die glänzend gelungen sind. Ueber diese Versuche wurde an Bord des Lloydschiffes „Arciduca Ferdinando Massimiliano“ folgendes Protokoll aufgenommen: „Die Sendestation befindet sich in beiden Fällen am Leuchtthurme von Triest. Zur Erzeugung der Funken hierselbst wurde ein Induktor von 30 cm Schlagweite benutzt und die Funken selbst in einem Righi-Radiator erzeugt, dessen Pole einerseits mit dem Meere leitend in Verbindung stehen, andererseits mit einer 22 m langen Luftleitung versehen sind. Die Empfangsstation, die auf dem obengenannten Schiffe eingerichtet wurde, besass als Empfänger eine Platte, in deren Stromkreis ein Meidinger Element, ein Dosenrelais und zur Erhöhung der Strahlenwirkungen eine Drosselspule eingeschaltet waren. Während der ganzen Dauer der Versuche befand sich eine kleine elektrische Glocke in Thätigkeit behufs Regelung und Erhaltung der erforderlichen Empfindlichkeit. Ein Pol der Platte war mit dem Schiffskörper als Erdleitung, der andere Pol mit einer 18 m langen Luftleitung verbunden. Der durch das Dosenrelais bethätigte lokale Stromkreis enthielt ein Trockenelement, einen Siemens'schen Normalmorseschreiber und ein Galvanometer. Bei der Reise von Triest nach Venedig in der Nacht vom 19. zum 20. Juni 1899 wurden die letzten klaren Morsezeichen um 3 Uhr 15 Minuten beobachtet, was einer Entfernung von der Sendestation von 65 km entspricht, während bei der Rückreise in der Nacht vom 20. bis 21. Juli d. J. die ersten klaren Zeichen um 12 Uhr 40 Minuten eintrafen, was nach den angestellten Messungen und Berechnungen einer Entfernung von 86 km entspricht. Zeitweise wurde die Luftleitung entfernt, wobei konstatirt wurde, dass die Zeichen auch ohne diese anlangten, jedoch weniger kräftig.“ Beglaubigt ist das Protokoll vom Schiffskommandanten Kapitän Scarpa. Wie die „Tr. Z.“ erfährt, haben die bisherigen Versuche nach dem System Schäfer die von Marconi erzielten Resultate um 35 km übertroffen.

— Die Allgemeine Berliner Omnibusaktiengesellschaft hat die städtische Verkehrsdeputation davon in Kenntniss gesetzt, dass sie im Laufe des Monats September **probeweise die Einführung des elektrischen Betriebes für Strassenomnibusse** beabsichtige. Nach den aufgestellten Plänen sollen zunächst während der internationalen Motorwagenausstellung vier Wagen täglich in der Zeit von Morgens 9 Uhr bis Abends 9 Uhr vom Anhalter Bahnhof durch die Hedemann-, Wilhelm-, Neue Wilhelm-, Luisen- und Karlstrasse nach der genannten Ausstellung verkehren. Nach Schluss der Ausstellung sollen acht Wagen in Betrieb gesetzt werden und zwischen Anhalter und Stettiner Bahnhof regelmässig längs einer noch festzustellenden Trasse verkehren. Die Wagen werden von der „Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen, Berlin“ geliefert. Das Nachladen der Akkumulatoren soll während des Betriebes der Ausstellung am Anhalter Bahnhof sowie späterhin auch am Stettiner Bahnhof auf deren Vorplätzen erfolgen. Die hierfür zu treffenden Einrichtungen bestehen aus je zwei Masten mit je zwei Stromzuführungszuleitungen und je einem kleinen Kiosk, in welchem ein Kontrolbeamter seinen Sitz einnimmt und die Messinstrumente sowie Strom- und Spannungsmesser, Elektrizitätszähler, Hauptausschalter und Sicherung untergebracht sind. Die Wagen halten unter den Leitungsdrähten 10—15 Minuten, um darauf ihre Tour von neuem anzutreten. Die Stromentnahme von dem negativen und positiven Pol der Leitung erfolgt durch mehrere auf den Wagen angebrachte Kontaktbügel. Der Anschluss der Kabel der elektrischen Werke an diese Ladestation geschieht unterirdisch, die Höhe der Kontaktdrähte über Fahrbahnniveau beträgt 3,7 m. Hört der Verkehr auf, so wird die Ladestation ausgeschaltet. Die Leitungsdrähte stehen somit ausser der Betriebszeit nicht unter Strom, wodurch eine Gefährdung des öffentlichen Verkehres ausgeschlossen werden soll.

## Bücherschau.

— **Dr. Koch's Handbuch für den Eisenbahngüterverkehr.** I. Theil: Eisenbahnstationsverzeichniss der im Betriebe oder Bau befindlichen Eisenbahnen Europas (mit Ausnahme der Bahnen Grossbritanniens) unter Angabe der Adressen der Eisenbahnverwaltungen sowie der leitenden Bahnbeamten, der Entfernungen der Stationen unter einander, der Abfertigungs- und sonstigen Befugnisse derselben im Güterverkehr sowie ihrer geographischen und politischen Lage. 30. Auflage, Berlin 1899. Verlag von Barthol & Co. (W. Lobeck). Preis 9 ℳ.

Soeben ist eine neue, umgearbeitete Auflage des genannten Werkes erschienen, den Stand des europäischen Eisenbahnetzes am 1. Juli d. J. darstellend. Wie umfangreich die Aenderungen in der neuen Auflage wiederum sind, dafür bietet das ergänzte Adressenverzeichniss der Bahnverwaltungen und der Umfang des Werkes (684 Seiten gegen 668 Seiten der 29. Auflage) den besten Ueberblick.

Die Anordnung des Stoffes im geographischen Theil ist — unter Einfügung der neuen Bahngebiete — im wesentlichen die gleiche geblieben. Auch sind die Eisenbahnen, auf welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet, wieder besonders gekennzeichnet.

Im dem angehängten alphabetischen Stationsregister findet sich, zum Zweck des raschen Gebrauches, bei jeder Station angegeben, zu welchem Bahngebiet (bei den preussischen und hessischen Staatsbahnstationen auch zu welchem Verkehrsinspektionsbezirk) sie gehört und inwieweit deren Güterverkehr beschränkt ist usw. Dieser Theil gibt den Versendern und Abfertigungsstellen das Mittel an die Hand, nicht nur sofort festzustellen, welchem Bahngebiet die fragliche Station angehört, sondern sich auch durch Nachschlagen der betreffenden Stelle des geographischen Stationsverzeichnisses über die übrigen Verhältnisse jeder Station schnell und eingehend zu unterrichten.

Das Werk, welches den Eisenbahnverwaltungen und Dienststellen sowohl als auch den Speditions- und grösseren kaufmännischen Geschäften immer mehr zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuch geworden ist, bedarf wohl keiner besonderen Empfehlung.

— **Festschrift zur 39. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure. Chemnitz 1898.** Mit einer Karte von Chemnitz und Umgebung, einem Stadtplan mit Angabe der Fabriken, einer geologischen Karte und einem Kabelplan, sowie 252 Abbildungen im Text. Gewidmet vom Chemnitzer Bezirksverein des Vereins Deutscher Ingenieure. Druck von Hugo Wilisch in Chemnitz. 1898.

Eine Reihe bedeutsamer litterarischer Festgaben haben wir in den letzten Jahren Vereinen und Korporationen darbringen sehen, die, vorwiegend umfassende Sammelwerke technischen und wirthschaftlichen Charakters, unseren Nachkommen, die die Leistungen unseres Zeitalters auf diesen Gebieten zu würdigen berufen sind, den Geschichtschreibern über das 19. Jahrhundert und seinen Einfluss auf den ganzen modernen Kulturgang, ein unerschöpfliches und dabei sehr zuverlässiges Material an die Hand geben. Um die Richtung, welche hier eingeschlagen worden ist, nach der allerbesten Seite zu kennzeichnen, genügt es, auf das in seiner Art bahnbrechende, vom preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zur Feier seines 50 jährigen Jubiläums dargebotene grosse Werk hinzuweisen, das die deutsche Reichshauptstadt und seine Eisenbahnen behandelt.

Im übrigen sind von den Festschriften, welche mit Vorliebe technische Korporationen ihren Mitgliedern bei besonderer Veranlassung zu stiften pflegen, die des Vereins Deutscher Ingenieure von namhaftester Bedeutung. Der Gegenstand ist immer ein bedeutsamer, wie auch im vorliegenden Falle, in dem es galt, das technische Wesen einer Stadt von etwa 175 000 Einwohnern darzustellen, in der allein der Bankverkehr der Reichsbankstelle 1896 einen Gesammtumfang von 1 027 500 000 ℳ. aufwies, an dem der Giroverkehr mit rund 380 000 000 ℳ. betheiligt war, ungerechnet die anderen Banken, von denen die drei bedeutenderen fernere 360 000 000 ℳ. umsetzten. Hat doch Chemnitz zur Zeit 26 Aktiengesellschaften mit 50 000 000 ℳ. Gesammtkapital, die 1897 im Durchschnitt 8,5 % Dividende vertheilten und verfügt es über nicht weniger als 500 Dampfkessel mit 600 Dampfmaschinen!

Die vorliegende Festschrift übertrifft ihre Vorgänger insofern, als — wie es im Vorwort heisst —, „der Darstellung der Industrie und der gewerblichen Schulen und Vereine ein breiterer Raum eingeräumt, ausserdem die Schrift auch in ihrem die Industrie behandelnden Theil mit zahlreichen Abbildungen versehen ist“ Das Werk ist das Ergebniss gemeinsamer Arbeit einer grösseren Zahl von Fachleuten. Der Umstand, dass es danach nicht wie aus einem Guss erscheint, thut ihm indessen für den Belehrung suchenden Leser kaum Eintrag. Die Verfasser geben zunächst Uebersichten über die geologischen Verhältnisse und die allgemeine Geschichte der Stadt Chemnitz, die dann allgemein in ihren kommunalen Bauunternehmungen und ihren Verkehrsmitteln geschildert wird. Den weitaus grössten Theil des Buches nehmen die Aufsätze über die Industrie von Chemnitz und seiner Umgebung, in der der Maschinenbau weitaus überwiegt, ein. Dazu die übrige Metallindustrie, die Kerzenfabrikation, die Textilindustrie, die sonstigen Industrien von Chemnitz und des Chemnitzer Handelskammerbezirkes und schliesslich das hochentwickelte gewerbliche Schulwesen und das technische Vereinswesen — alles in allem ein Bild industriellen Lebens, wie wir es in Deutschland intensiver nicht häufig antreffen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 12,5 km lange Strecke Ennigerloh-Freckenhorst der westfälischen Landeseisenbahn, welche am 22. Juli d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 3 km lange Verbindungsbahn Danzig Weichselbahnhof-Rangirbahnhof Saspe bei Neufahrwasser der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 15. August d. J. in Betrieb genommen werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

### Vereinskilometerzeiger.

Die Vereinskilometerzeiger Nr. 22 (grossherzoglich mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), Nr. 24 a (Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn), Nr. 36 (königliche Eisenbahndirektion Elberfeld), Nr. 37 (königliche Eisenbahndirektionen Erfurt und Halle), Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg) sind neu herausgegeben worden, ferner ist zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag VIII erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 22, 24 a, 36, 37 und 42 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst den zugehörigen Nachträgen und durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 38 der Kilometerzeiger Nr. 38 vom April 1895, Nr. 26 vom Dezember 1892 und theilweise der Kilometerzeiger Nr. 14 vom Oktober 1893 nebst deren Nachträgen aufgehoben.

### Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 77 (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn). Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 38 (königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) ist der Nachtrag II und zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 8 (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen) der Nachtrag VII erschienen. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 57 und Nr. 77 werden die im Oktober 1897 bezw. im Mai 1892 herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse aufgehoben.

### Aenderungen von Stationsnamen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält die Station Kirchbeerfurth der Reinheim-Reichelsheimer Eisenbahn die Bezeichnung Kirch- und Pfaffen-Beerfurth.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Der Name der an der Komárom-Dunaszerdahelyer Lokalbahn gelegenen Station Tany ist in Tany=Nemes Ocsa, jener der Verladestation Lak in Bogyá=Gellér und der an der Strecke Nagyvárad-Kolozsvár zwischen den Stationen Sztána und Egeres gelegenen Haltestelle Jegenye in Jegenye=gyógyfürdö abgeändert worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 15. August d. J. wird der Haltepunkt Langebrück zwischen den Bahnhöfen Klotzsche und Radeberg, der seither nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr diente, zur Haltestelle erhoben und für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Hatvan-Fülek zwischen den Stationen Hatvan und Selyp gelegene Ausweiche Lörinczi, welche bisher bezüglich der Güterbeförderung für den öffentlichen Verkehr nicht eröffnet war, ist am 1. August d. J. für den allgemeinen Wagenladungsfrachtgutverkehr eröffnet worden. Von oder nach dieser Ausweiche können Eil- und Stückgüter, lebende Thiere, ferner sonstige Sendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, nicht befördert werden.

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Guntramsdorf=Kaiserau ist am 1. August d. J. auch für den Eilgut- und beschränkten Frachtgutverkehr eröffnet worden.

**Verwechselung von Stationen.**

K. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Haltestelle Guntramsdorf=Kaiserau an der Linie Wien-Aspang mit der Station Guntramsdorf der k. k. priv. Südbahngesellschaft leicht verwechselt werden kann. Die handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird daher anheimgestellt.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3024 vom 27. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 4. August d. J.).

Nr. 3067 vom 29. Juli d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das Protokoll des Unterausschusses zur Vorberathung der Frage über die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften, Luzern, den 15./17. Juni d. J. (abgesandt am 4. August d. J.).

Nr. 3125 vom 3. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 7. August d. J.).

Nr. 3126 vom 3. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse (abgesandt am 7. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

Am 16. August d. J. wird von der Nebeneisenbahn Britz-Templin-Fürstenberg i/M. die Reststrecke Templin-Fürstenberg i/M. mit den Stationen Neu=Placht, Lychen und Himmelpfort für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Mit demselben Tage werden diese Stationen in die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen, sowie in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Leichen ist in Neu=Placht und Himmelpfort ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im August 1899. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Binnengüterverkehr der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.**

Am 15. August d. J. wird der an der Linie Dresden-Görlitz gelegene Haltepunkt Langebrück, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehre diente, als Haltestelle für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Ueber die Frachtberechnung ertheilen die Güterverkehrsstellen nähere Auskunft.

Dresden, den 4. August 1899. (2127)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 3. Güterverkehr.

**Nordostdeutsch-sächsischer Verband.**

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. werden die im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr. an der Neubaustrecke Angerburg-Goldap gelegenen Stationen Benkheim, Bodschwingken, Buddern und von dem Tage der Betriebseröffnung ab die an derselben Strecke belegene Verkehrsstelle Grabowen für den Gesammtverkehr in den Verbandsgütertarif einbezogen. Am 15. August d. J. treten ferner anderweite ermässigte Frachtsätze für die Stationen Goldap und Gurnen in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 3. August 1899. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897 (Klassengüterverkehr Oesterreich-Bayern).**

Mit Gültigkeit vom 20. August l. J. gelangen für die Beförderung von Eisen- und Stahldraht, verpackt und unverpackt, von Assling und Klagenfurt nach Probstzella direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 3. August 1899. (2129)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 gelangen für die Beförderung von Malztrebern, nassen und getrockneten, ab Nagy=Kanizsa nach diversen bayerischen Stationen neue Frachtsätze zur Einführung.

München, den 4. August 1899. (2130)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.**

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 wird die Station Mainburg in den Ausnahmetarif Nr. 35 für Malzkeime, Trebern etc. einbezogen.

München, den 5. August 1899. (2131)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr** nach Stationen

a) der k. k. österreichischen Staatsbahnen, der Aussig-Teplitzer Bahn etc.;
b) der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn, südnorddeutschen Verbindungsbahn, böhmischen Kommerzialbahnen etc.;
c) der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft;
d) der königlich ungarischen Staatseisenbahnen etc.

Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. wird die „Koksanstalt Bahnschacht“ in die Ausnahmetarife für die vorgenannten Verkehre einbezogen.

Für Sendungen von Koksanstalt Bahnschacht kommen die in diesen Tarifen für Bahnschacht vorgesehenen Frachtsätze zuzüglich 0,4 Heller für 100 kg zur Berechnung.

Breslau, den 2. August 1899. (2132)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

1. Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Neureuth der badischen Staatsbahn mit den um 4 km erhöhten Entfernungen der Station Eggenstein in die Hefte 1—5 der Abtheilung A aufgenommen und die Tarifentfernung Herbesthal-Darmstadt Hauptbahnhof im Heft 1 der Abtheilung D von 366 auf 306 km ermässigt.
2. Am 10. August d. J. treten Stückgutfrachtsätze für die Station Köln Bonnthor in den Stationstariftabellen für Basel, Ludwigshafen a/Rh., Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk und Mannheim in Kraft.
3. Am 1. Oktober d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 für Mineralölrückstände im Verkehr mit der Station Godramstein der pfälzischen Eisenbahnen in den Heften 1—5 der Abtheilung C aufgehoben. Vom genannten Tage ab werden daher etwaige Sendungen dieser Art von Godramstein zu den höheren Frachtsätzen des regelrechten Tarifs abgefertigt.

Köln, den 3. August 1899. (2133)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Ausnahmetarif für Geflügel aus Ungarn vom 1. Juni 1899.

Mit Gültigkeit ab 1. September d. J. gelangt der I. Nachtrag zur Einführung, welcher eine Neuauflage der Schnitttafel B für Wagenladungen enthält.

München, den 3. August 1899. (2134)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau Donaulände trans. usw.**

Der Ausnahmetarif 4 c des vorbezeichneten Tarifs für rohen Tabak usw. findet fortan auch für Sendungen nach Linz selbst unbeschränkte Anwendung.

Breslau, den 3. August 1899. (2135)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-russischer Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 19. September alten/1. Oktober neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Gütertarif, Theil III A, der sechste und zum Theil III B der neunte Nachtrag herausgegeben. Die Nachträge enthalten die Aufnahme neuer Stationen, anderweite Frachtsätze für einzelne deutsche und russische Stationen, anderweite Frachtsätze für Eilgut ab Schnittpunkt westlich und östlich in mehreren Tariftabellen, einen neuen Ausnahmetarif VII für Holzstoff und Holzzellstoff in der Richtung nach Russland, sowie Ergänzungen und Berichtigungen, unter diesen auch unwesentliche Frachterhöhungen.

Druckstücke der Nachträge sind vom 19. August 1899 neuen Stils ab durch Vermittelung der Verbandstationen käuflich zu beziehen; bis dahin ertheilt über einzelne Frachtsätze unser Centralabrechnungsbüreau Auskunft.

Bromberg, den 30. Juli 1899. (2136)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Das Tarifheft II G (Verkehr Rhein- und Mainumschlagstationen-Ostschweiz) wird mit Gültigkeit vom 10. August l. J. in der Weise ergänzt, dass in den Ausnahmetarif Nr. 5 (Holzstoff usw.) die Artikel „Strohstoff und Strohzellstoff" und in den Ausnahmetarif Nr. 12, Abtheilung I (Getreide usw.) der Artikel „Reis, roh und geschält, auch Bruchreis", in beiden Fällen mit dem Zusatz: „nur für den Verkehr mit Mannheim bad. Bahn und Ludwigshafen a/Rh.", eingereiht werden.

Karlsruhe, den 3. August 1899. (2137)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

## 4. Personen- und Gepäckverkehr.

**Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.**

Zum Binnentarif (vom Tage der Betriebseröffnung) ist mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ein Ergänzungsblatt herausgegeben. Dasselbe enthält Bestimmungen über Verausgabung von Arbeiterwochenkarten und Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit.

Die in das Ergänzungsblatt aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Ostrowo, den 4. August 1899. (2138)
Der Kreisausschuss des Kreises Ostrowo.

## 5. Verdingungen.

Für die Erweiterung des Lokomotivschuppens auf dem Rangirbahnhofe Brockau werden ausgeschrieben:

1. die Erd- und Maurerarbeiten,
2. Lieferung der Bruchsteine,
3. „ „ Ziegelsteine,
4. „ „ Granitwerksteine,
5. die Zimmer- und Tischlerarbeiten,
6. Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion und
7. Lieferung und Aufstellung der schweisseisernen Fenster, Gitter und Rauchabzüge.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Bauabtheilung zur Einsicht aus; erstere können gegen postfreie Einsendung von je 0,50 ℳ. in Baar bezogen werden.

Eröffnungstermin der eingegangenen Angebote für die unter 1., 2., 3. und 4. aufgeführten Arbeiten und Lieferungen, am 18. August 1899, Vormittags um 9, bezw. 10, bezw. 11, bezw. 12 Uhr, für die unter 5., 6. und 7. aufgeführten, am 19. August 1899, Vormittags um 9, bezw. 10, bezw. 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: sechs Wochen. (2139)
Breslau II, Brüderstr. 36, 1. August 1899.
Königl. Eisenbahn-Bauabtheilung.

Die Lieferung und betriebsfähige Verlegung der r. 536 m langen Krahnleitung für die Wasserstation auf Bahnhof Willenberg (Neubaulinie Neidenburg-Ortelsburg) soll einschl. Erdarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Amtsgebäude hierselbst, Hintere Vorstadt Nr. 55 a, Zimmer 131 und in dem Abtheilungsbüreau zu Ortelsburg zur Einsicht der Bewerber aus. Verdingungshefte mit Zeichnungen werden — soweit der Vorrath reicht — von dem Centralbüreau hierselbst für 2,20 ℳ. für ein Heft postfrei abgegeben. Angebote sind unter Benutzung des gegebenen Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot für die Krahnleitung auf Bahnhof Willenberg" bis spätestens zum Termin den 25. August, Vormittags 11 Uhr, uns einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2140)
Königsberg, den 22. Juli 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Bahnbau Bütow-Berent.**

Verdingung von Chausseeoberbau.

Der Oberbau von 3 Chausseeverlegungen in Stat. 3, 83 und 126 — im ganzen 500 m lang — 2760 qm Pflasterung, Herstellung der Sommer- u. Fussgängerwege, ausschl. Lieferung der Pflaster- u. Schottersteine, soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 14. August, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Verdingungshefte werden gegen Einsendung von 75 ₰ postfrei übersandt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Bütow, den 3. August 1899. (2141J)
Königl. Eisenbahnbauabtheilung.

**Verding von Loos II.**

Erd- (rund 4700 cbm), Mauer- (rd. 3450 cbm) nebst Chaussirungs- (rd. 2000 qm), Rohrlege- (rd. 660 m) usw. Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs Cassel O.

Die Zeichnungen und Verdingungsunterlagen sind vom 9. d. Mts. ab im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes Cassel O. einzusehen, die letzteren sind auch von Herrn Betriebssekretär Bauer daselbst gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Sonnabend, den 19. August d. J., Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.
Cassel, den 1. August 1899. (2142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 61. | 12. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



Dieser Nummer liegt Nr. 15 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich.

(Fortsetzung aus Nr. 60.)

Das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom Jahre 1854 ist das zweite grosse Gesetzwerk der mit dem Jahre 1867 abschliessenden Periode. Als sich der Staat anfangs der 50er Jahre wegen finanzieller Schwierigkeiten seines Besitzes an Eisenbahnen entäusserte und zu dem Entschluss gelangte, eine Mitwirkung der Privatthätigkeit auf Grund eines festzustellenden Entwurfes für den Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes in grösserem Maasse zuzulassen, wurde die Nothwendigkeit empfunden, ein neues Eisenbahnkonzessionsgesetz zu schaffen, und zwar insbesondere, weil die Konzessionsnormen vom Jahre 1838 die Privatthätigkeit zum Bau von Eisenbahnen nicht genügend angeregt hatten. Hierbei wurde insbesondere auch Werth darauf gelegt, rücksichtlich des Konzessionsverfahrens einen schnelleren Geschäftsgang einzuführen. Zu den Vortheilen, welche das neue Gesetz zur Erleichterung des Eisenbahnbaues den Privaten gewährte, zählt vor allem die Verlängerung der Maximalkonzessionsdauer von 50 auf 90 Jahre. Auch findet sich in dem Gesetz schon eine Andeutung darüber, dass der Staat in Aussicht nehme, den Privatbahnunternehmungen eine Zinsengarantie einzuräumen. Die Gewährung der Zinsengarantie unbedingt auszusprechen, scheute man sich mit Rücksicht auf den damaligen Stand der Finanzen. Hiermit sind aber auch schon die Zugeständnisse und Begünstigungen erschöpft, welche man den Privatbahnunternehmungen gegenüber den früheren Normen einräumte. Dagegen wurde der Umfang der Vorbehalte der Staatsverwaltung in Bezug auf das Tarifgenehmigungsrecht, in betreff der Leistungen zu Gunsten der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung usw. in recht ausgiebiger Weise erweitert.

Bei der Berathung des Gesetzes wurde auch die Anregung gegeben, Bestimmungen über das Einlösungsrecht des Staates aufzunehmen. Man sah indessen von einer solchen Bestimmung ab, weil eine solche Anordnung leicht abschreckend wirken und gar keine Rede davon sein könne, dass der Staat, welcher ohnehin die wichtigsten Linien selbst baute, auch noch sämmtliche Privateisenbahnen einlösen werde.

Es wurde daher zweckmässiger befunden, die Frage der Einlösung von Fall zu Fall zu beurtheilen und hiernach den entsprechenden Beisatz jeweils in die Konzessionsurkunde aufzunehmen.

Von Interesse ist der Ausschluss des ordentlichen Rechtsweges bei Streitigkeiten über die Vollziehung des Gesetzes.

Die Bedeutung des Gesetzes für die Praxis in Konzessionssachen darf nicht überschätzt werden. Es handelt sich dabei keineswegs um eine unabänderliche Norm für alle künftigen Konzessionen, sondern um ein Schema, an welches die Regierung in keiner Weise gebunden war. Ueberliess es doch das Gesetz ausdrücklich dem Ermessen der Staatsverwaltung, einer Eisenbahnunternehmung nach den obwaltenden Verhältnissen eine oder die andere im Konzessionsgesetze ausgesprochene Verpflichtung zu erleichtern oder in ganz besonderen Fällen, z. B. wenn von der Staatsverwaltung eine Zinsengarantie für das Unternehmen übernommen wird, bei Ertheilung der Konzession die Erfüllung noch anderweitiger Verbindlichkeiten zur Bedingung zu machen. Die Regierung machte, von dem Vorbehalte, Konzessionsbestimmungen abweichend von dem Konzessionsgesetz festzusetzen und insbesondere die konzessionsmässigen Verpflichtungen auszudehnen (Tarifhoheit, weitgehendes Heimfalls- und Einlösungsrecht, Vorbehalt der Betriebsübernahme, Unterwerfung der Konzessionäre in Bezug auf den Bau und Betrieb unter alle künftigen Gesetze usw.) umfassenden Gebrauch.

Die im Jahre 1867 erfolgte Aenderung des staatsrechtlichen Verhältnisses zu Ungarn bildet einen wichtigen Wendepunkt in

der Entwickelung der österreichischen Eisenbahnen und ihrer Gesetzgebung. Oesterreich und Ungarn gehen fortan, was die Eisenbahnen betrifft, ihre eigenen Wege, welche nur insoweit zusammenlaufen, als eben in dem 1867 er Ausgleiche die Gemeinsamkeit des Eisenbahnwesens sichergestellt ist. Diese beschränkte sich darauf, dass nach dem 1867 er Zoll- und Handelsbündnisse vom Jahre 1867 (zunächst auf 10 Jahre abgeschlossen und sohin verlängert) die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden sollen.

Im Zusammenhange mit der grossartigen Entwickelung, welche das Eisenbahnwesen in Oesterreich seit dem Jahre 1867 unter dem Einflusse des wiedergekehrten Friedens nach aussen und des Ausgleiches mit Ungarn erfuhr, war naturgemäss auch die gesetzgeberische Thätigkeit eine sehr umfassende, und bildet diese Periode wohl den fruchtbarsten Zeitabschnitt auf dem Gebiete der Fortbildung der Eisenbahngesetzgebung.

Zu erwähnen sind aus dieser Periode das Gesetz vom 5. März 1869, betreffend die Haftpflicht der Eisenbahnen für die beim Verkehre sich ereignenden körperlichen Verletzungen und Tödtungen. Während nach den Bestimmungen des bürgerlichen Gesetzbuches die Vermuthung gegen das Verschulden der Eisenbahn sprach und dementsprechend der Beschädigte den Nachweis eines Verschuldens der Eisenbahn zu führen hatte, ist durch dieses Gesetz die entgegengesetzte Vermuthung statuirt, also ausgesprochen: „Die Vermuthung spricht stets dafür, dass die Beschädigung durch ein Verschulden der Unternehmung oder derjenigen Personen herbeigeführt wurde, deren sie sich beim Betriebe bedient und für welche sie daher einzutreten hat oder endlich durch ein Verschulden dritter Personen, insofern dasselbe für die Unternehmung unabwendbar gewesen ist und nicht bei gehöriger Vorsicht der Unternehmung oder ihrer Organe hätte abgewendet werden können.“

Zu erwähnen sind ferner das Gesetz vom 8. Mai 1869, betreffend die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Erwerb- und Einkommensteuer von Eisenbahnunternehmungen. Dieses Gesetz verfolgte den Zweck, die Ungerechtigkeit zu beheben, welche darin lag, dass für alle Eisenbahnunternehmungen mit dem Sitze in Wien die Erwerbs- und Einkommensteuer in Wien bezahlt wurde, die Landesumlagen ohne Rücksicht auf die von der Bahn durchzogenen Länder lediglich dem Lande Niederösterreich und die Gemeindeumlagen der Gemeinde Wien zu gute kamen.

Mit dem Gesetz vom 20. Mai 1869 wurde der Versuch gemacht, durch Steuerbefreiungen für den Bau von neuen Eisenbahnen die Bauthätigkeit zu fördern. Dieses Gesetz verfolgt den Zweck, das für den Staatsschatz überaus schädliche System der Garantie zu beseitigen und den Versuch zu machen, Bahnen lediglich mit Bewilligung von Steuerfreiheiten ins Leben zu zu rufen und damit ein anderes mehr befriedigendes System der Konzessionirung von Eisenbahnen zu inauguriren.

Erwähnung verdient auch der erste, im Jahre 1868 unternommene Versuch, eine Regelung des Tarifwesens auf den österreichischen Eisenbahnen herbeizuführen. Das sogenannte „Bürgerministerium“ brachte am 6. Mai 1868 eine diesbezügliche Gesetzvorlage im Abgeordnetenhause ein.

Der vorgelegte Entwurf sprach in analoger Weise, wie Artikel 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes den Auftrag der Gesetzgebung an die Regierung aus, dass das Tarifwesen in der Tendenz billiger Sätze, in der Tendenz einer richtigen, übereinstimmenden Klassifizirung der Waaren revidirt und geregelt werde. Der Gesetzentwurf zeichnete zur Erreichung dieses Zweckes der Regierung den Weg der Verhandlung, der Anstrebung von Vereinbarungen vor, behielt aber für jene Fälle, wo eine Vereinbarung nicht gelingt, den Weg der Spezialgesetzgebung vor. Falls durch die Reform der Tarife das Einkommen einer Eisenbahn geschädigt würde, sollte nach den Grundsätzen des Civilrechts eine angemessene Schadloshaltung aus Staatsmitteln erfolgen.

Der Gesetzentwurf, gegen welchen die grossen Bahnverwaltungen Schritte unternahmen, wurde von beiden Häusern angenommen. Der beschlossene Gesetzentwurf wurde anfangs Juli 1868 der a. h. Sanktion unterbreitet. Letztere ist jedoch nicht erfolgt, und erst sieben Jahre später hatte die Gesetzgebung Gelegenheit, sich mit der Tariffrage neuerlich zu befassen.

In das Jahr 1869 fällt das erste Landesgesetz in Eisenbahnsachen. Dasselbe betraf die Regelung der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtstrassen. Veranlassung hierzu bot die Unklarheit, welche darüber herrschte, wen die Verpflichtung zur Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtstrassen treffe, und ob insbesondere die Eisenbahnen in dieser Richtung eine Verpflichtung treffe.

Das erste Landesgesetz, welches die Tragung der Kosten der Herstellung und Erhaltung von Eisenbahnzufahrtstrassen regelte, war jenes für Steiermark vom 16. Oktober 1869, welches dem Standpunkte Rechnung trug, dass die Eisenbahnen im allgemeinen als solche zur Tragung der Kosten der Zufahrtstrassen nicht verpflichtet seien.

Die Bahngesellschaften erscheinen in diesem Gesetz nur wie jedes andere Mitglied der Gemeinde, des Bezirkes, des Landes mittelbar, d. i. nach Maassgabe der Steuerentrichtung konkurrenzpflichtig.

Dem steiermärkischen Gesetze folgte bald eine Reihe anderer Landesgesetze, bei welchen gleichfalls die Eisenbahnunternehmungen mit als konkurrenzpflichtig erklärt wurden.

Die wirthschaftliche Krise des Jahres 1873 veranlasste eine Reihe wichtiger Gesetze, so vor allem eines über Prioritätenkuratoren und Eisenbahnbücher. Als infolge der Krise ein Unternehmen nach dem anderen vom Schauplatze verschwand, wiegten sich die Besitzer von Schuldverschreibungen, welche der Schuld ein Pfand unterlegten (Pfandbriefe, Prioritäten), in der Hoffnung, ihre Rechte seien sichergestellt. Als aber hier und da die Zahlung von Zinsen ausblieb, da ging man der Sache auf den Grund und fand zweierlei: 1. dass zwar von Verpfändung von Realitäten die Rede war, diesem Pfandrechte aber ein rechtlicher Schutz nicht zur Seite stand, da die nach dem Gesetze erforderliche bücherliche Einverleibung mangelte; 2. dass der Inhaber einer Theilschuldverschreibung überhaupt für sich allein nicht berechtigt sei, seinen Anspruch vollstreckbar zu machen, sondern nur die Gesammtheit der Gläubigerschaft, der es aber wieder an einem Vertretungsorgan mangelte. Der erstere Uebelstand erwies sich bei den Eisenbahnen noch schlimmer als bei anderen Unternehmungen, welche auf Grundbesitz Gelder nahmen, weil diese wenigstens ihren Besitzstand überhaupt bücherlich auszuweisen vermochten, während bei den Eisenbahnen jede Gewähr mangelte, da die Eisenbahngrundstücke aus den bestehenden Grundbüchern ausgeschieden und gleich den öffentlichen Strassen behandelt, somit in kein öffentliches Buch eingetragen wurden. Die bezüglichen Gesetze wurden unter dem 24. April und 19. Mai 1874 verlautbart. Das erstere betrifft die gemeinsame Vertretung der Rechte der Besitzer von auf Inhaber lautenden, oder durch Indossament übertragbaren Theilschuldverschreibungen und die bücherliche Behandlung der für solche Theilschuldverschreibungen eingeräumten Hypothekarrechte (Kuratorengesetz). Nach diesem Gesetze kann in allen Fällen vom Gericht ein gemeinsamer Kurator bestellt werden, in welchen es sich ergibt, dass die Rechte dieser Besitzer wegen des Mangels einer gemeinsamen Vertretung gefährdet, oder die Rechte eines anderen in ihrem Gange gehemmt würden.

Das zweite Gesetz bezieht sich auf die Anlegung von Eisenbahnbüchern, die Wirkung der an einer Eisenbahn erworbenen Pfandrechte und die Sicherung der Rechte der Besitzer von Eisenbahnprioritätsobligationen und ist in gewisser Beziehung ebenfalls eine naturgemässe Ergänzung des Gesetzes vom 24. April 1874. Das genannte Gesetz gestattet nur die

hypothekarische Belastung der ganzen bücherlichen Einheit und nicht ihrer einzelnen Theile.

Hatten so die Privatgläubiger der Eisenbahnunternehmungen gesetzlichen Schutz ihrer Interessen gefunden, so war es nicht minder nothwendig geworden, bei jenen Unternehmungen, die den Staat auf Grund der Zinsengarantie übermässig in Anspruch nahmen, die Interessen der Staatsverwaltung in entschiedener Weise zu bethätigen, um dem weiteren Anwachsen der Staatszuschüsse vorzubeugen.

Die nach dem Handelsgesetzbuch der Staatsverwaltung zustehenden Rechte reichten hierzu nicht aus, daher eine weitergehende Einflussnahme gesucht werden musste. Dieses Mittel wurde in dem Gesetze vom 14. Dezember 1877, betreffend die garantirten Eisenbahnen, gefunden.

Das Gesetz räumt der Regierung das Recht zur Betriebsübernahme gegenüber garantirten Bahnen ein, denen die Regierung Vorschüsse zur Deckung von Betriebskostenabgängen gewährt oder welchen in den letzten fünf Jahren mehr als die Hälfte des jährlichen garantirten Reinertrages an Zuschuss geleistet worden war.

Auch im Enteignungswesen hatte sich bei der eingetretenen Ueberspekulation auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Unzulänglichkeit der gesetzlichen Vorschriften auf das empfindlichste fühlbar gemacht.

Mit dem Enteignungsgesetz war man insbesondere bestrebt, die Zweifel über das Subjekt und den Umfang der zu leistenden Entschädigung durch Anführung der Fälle, in welchen die Ausübung des Enteignungsrechtes zu Eisenbahnzwecken platzgreifen soll, durch Unterscheidung, welchen Personen ein unmittelbarer und welchen ein mittelbarer Anspruch durch die Enteignung erwächst, endlich durch die Bezeichnung und Begrenzung der für die Entschädigung selbst maassgebenden Momente zu beseitigen.

Auch auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens hatte die Privatwirthschaft Uebelstände gezeigt, denen die Regierung schon in den früheren Perioden — allerdings erfolglos — entgegenzutreten versucht hatte

Das Bedürfniss nach Abhilfe wurde immer lebhafter und brachte bei dem Handelsministerium im Jahre 1875 den Entschluss zur Reife, durch ein einheitliches Gesetz Ordnung und Gleichmässigkeit zu schaffen. Die Regierung legte am 17. Dezember 1875 dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vor, „betreffend die Maximaltarife für den Personen- und Sachentransport auf den Eisenbahnen“. Die Bestrebungen der Regierung waren hierbei in erster Linie auf die Einführung eines einheitlichen Gütertarifsystems mit gleicher Waarenklassifikation und gleichen Nebenbestimmungen für sämmtliche österreichische Eisenbahnen ohne Ausnahme und hierbei auf möglichste Vereinfachung des Tarifwesens gerichtet.

Der vorgelegte Entwurf wurde in zwei Theile getheilt, von welchen der eine sich auf die Regelung des Tarifwesens im Personenverkehre, der andere auf jene im Güterverkehre bezog. Nur der erstere dieser Entwürfe trat ins Leben, und zwar als „Gesetz vom 15. Juli 1877, betreffend die Maximaltarife für die Personenbeförderung auf den Eisenbahnen“.

In dieser Periode fand noch eine weitere, das Tarifwesen betreffende Frage, nämlich die Einschränkung der Refaktien, ihre Lösung.

Das Handelsministerium suchte schon mit Erlass vom 10. Mai 1875 gegen die Missbräuche des Refaktiewesens einzuwirken; es musste sich aber dabei auf die Bahnen beschränken, welche eine Staatsgarantie genossen, da es den meisten anderen Eisenbahnen gegenüber an einer gesetzlichen Handhabe hierzu fehlte.

Da kam der Abschluss des Handelsvertrages zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 16. Dezember 1878, in dessen Art. 15 sich die beiden vertragschliessenden Reiche verpflichteten, „die Anwendung nicht publizirter Tarife auf den Eisenbahnen zu untersagen“; zugleich wurde in diesem Vertrage bestimmt, dass „die publizirten Tarifsätze überall und für jedermann unter Ausschluss von nicht veröffentlichten Rückvergütungen (Rabatten, Refaktien u. dergl.) gleichmässig in Anwendung zu bringen sind“. Mit diesem Handelsvertrage war der österreichischen Regierung die rechtliche Grundlage geboten, für alle Eisenbahnen Oesterreichs das Refaktiewesen regelnde Bestimmungen zu erlassen und die ausnahmslose Veröffentlichung aller Refaktien anzuordnen. In Durchführung der Bestimmungen des erwähnten Handelsvertrages wurde, unter Verallgemeinerung des Grundsatzes der Oeffentlichkeit der Tarife auf den gesammten inneren und internationalen Eisenbahnverkehr Oesterreichs, die Verordnung vom 12. März 1879 erlassen, durch welche allen Eisenbahnen die unbedingte Veröffentlichung aller Tarifermässigungen, Refaktien usw. (jene zu öffentlichen und Wohlthätigkeitszwecken ausgenommen) vorgeschrieben wird.

Der genannte Handelsvertrag war nicht blos durch die bedungene Gleichstellung der Tarife für den wechselseitigen Güterverkehr, sondern auch dadurch bedeutsam, dass die beiderseitigen Regierungen die Vereinbarung trafen, die Beschlagnahme, Arrestirung, Pfändung, Sequestrirung, sowie sonstige wie immer geartete, wenngleich nur provisorische Sicherstellungs- oder Exekutionsmaassregeln im gerichtlichen oder administrativen Wege in Bezug auf solche Fahrbetriebsmittel nicht zuzulassen, welche aus dem Gebiete des einen vertragschliessenden Theiles in das des anderen Theiles im Verkehre übergegangen sind. Hiermit sollte der schweren Schädigung Einhalt gethan werden, welche der österreichisch-ungarische Güterverkehr durch die Pfändung von österreichischen Eisenbahnwagen anlässlich der von deutschen Gerichten erfolgten Verurtheilung österreichischer Eisenbahnen in den sogen. Kuponprozessen erlitten hatte.

Die vereinbarte Ausschliessung der Pfändung von Fahrbetriebsmitteln hinderte indessen nicht die Vollstreckung auf andere Weise, und da die Gültigkeitsdauer des Vertrages zudem nur eine sehr beschränkte war, so ging das Bestreben der österreichischen Bahnen dahin, dem unleidlich gewordenen Zustand durch andere Mittel ein Ende zu machen. Als solches wurde zuerst von der Carl Ludwigbahn und später auch von anderen Bahnen die freiwillige Konvertirung der Prioritätsobligationen, und zwar mit solchem Erfolg in Anwendung gebracht, dass die Regierung es als ihre Pflicht erachtete, sie durch Zugestehung der Gebührenfreiheit zu fördern. Diesem Zwecke diente das aus der Initiative des Abgeordnetenhauses hervorgegangene Gesetz vom 11. Juni 1880, dessen Wirksamkeit zunächst bis 31. Dezember 1881 und durch spätere Gesetze wiederholt, zuletzt mit einigen Abänderungen bis Ende 1899 erstreckt wurde.

Inzwischen war in Deutschland die Pfändung österreichischer Wagen im Gesetzgebungswege ausgeschlossen worden. Ueber Anregung Bayerns, welches unter den Pfändungen österreichischer Wagen in seinem Bereiche am meisten zu leiden hatte, beschloss der deutsche Reichstag ein Gesetz, wonach die Pfändung von Fahrbetriebsmitteln ausländischer Bahnen unzulässig ist, falls Gegenseitigkeit gewährt wird.

Dem Entwickelungsgange der österreichischen Eisenbahngesetzgebung in der Periode 1880 bis 1898 geben zwei Momente ein charakteristisches Gepräge, und zwar einmal die Schaffung eines staatlichen Eisenbahnnetzes durch Ankauf (Betriebsübernahme) bestehender sowie Bau neuer Bahnen auf Staatskosten, dann die Fürsorge für den Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Was zunächst die Verstaatlichung anbelangt, so nahm dieselbe die Thätigkeit der Regierung sowie jene der gesetzgebenden Körperschaften in hohem Maasse in Anspruch. Es handelte sich hierbei zunächst um zahlreiche Einzelgesetze über die Erwerbung oder Betriebsübernahme von Privatbahnen, deren jedes eine grosse finanzielle Tragweite besass und die Lösung vielfacher verwickelter Rechtsverhältnisse in sich schloss. Die erste Verstaatlichungsvorlage, welche dem Abgeordnetenhause zukam, betraf, wenn man von dem vorausgegangenen Ankaufe einiger kleinerer nothleidend gewesener Bahnen (Dniesterbahn, Braunau-Strasswalchener Bahn und der niederösterreichischen Südwestbahnen) absieht, die Kaiserin

Elisabethbahn. In der Vorlage ist darauf hingewiesen, dass die Regierung ihrerseits an der mit dem Gesetze vom 14. Dezember 1877 eingeschlagenen Richtung festhalte; sie sei demgemäss wegen Erwerbung der Kaiserin Elisabethbahn in Verhandlung getreten, welche am 24. Dezember 1880 zur Unterzeichnung eines Protokollarübereinkommens geführt haben. Hierbei seien, soweit thunlich, die Grundlagen zur Anwendung gebracht worden, welche das Gesetz vom 14. Dezember 1877 für vorläufige Vereinbarungen über den Ankauf garantirter Bahnen vorsieht. Eine Abweichung sei nur insofern nicht zu vermeiden gewesen, als von einem sofortigen Ankaufe der Kaiserin Elisabethbahn mit Rücksicht auf die bekannten Kuponprozesse abgesehen werden musste.

Der Gesetzentwurf wurde von beiden Häusern angenommen und als Gesetz vom 23. Dezember 1881 verlautbart.

Es folgte nun in den Jahren 1884—1894 eine ansehnliche Reihe weiterer Verstaatlichungsgesetze.

Diejenigen Bahnen, welche sich rücksichtlich der Prioritätsschulden in gleicher Lage wie die Kaiserin Elisabethbahn befanden, gingen ebenso wie letztere zunächst nur in den Betrieb des Staates für Rechnung desselben über, und behielt sich der Staat das Einlösungsrecht unter gewissen Voraussetzungen bezüglich Konvertirung ihrer Prioritätsobligationen vor.

Weitere Gesetze betreffen den Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten. Die ersten ordneten den Bau der Tarnów-Leluchówer Bahn und der Istrianer Bahn an. Es folgte in den späteren Jahren eine stattliche Reihe weiterer Gesetze, mit welchen die Regierung zum Bau neuer Eisenbahnlinien auf Staatskosten ermächtigt wurde, darunter die Gesetze vom 7. und 30. Mai 1880, betreffend den Bau der Arlbergbahn. Bemerkenswerth sind ferner die Gesetze vom 1. Juni und 25. November 1883, betreffend die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Bahn von Herpelje nach Triest und der böhmisch-mährischen Transversalbahn. Durch diese Gesetze wurde die Staatsverwaltung u. a. ermächtigt, mit der Südbahn bezüglich der Strecke Laibach-Divacca, und mit den in die Hauptrichtung der böhmisch-mährischen Transversalbahn fallenden Bahnen bezüglich Benutzung der fremden, zwischenliegenden Strecken ein Abkommen zu treffen, und in Ermangelung eines solchen die Einräumung dieser Mitbenutzung als ein dingliches Recht im Enteignungswege in Anspruch zu nehmen. Dieser erzwungene Mitbetrieb kam nicht zur Durchführung, vielmehr hat sich die Staatsbahnverwaltung den Mitbetrieb vertragsmässig gesichert.

Im Zusammenhange mit der fortschreitenden Ausgestaltung des Staatseisenbahnnetzes durch Verstaatlichung von Privatbahnen und Bau neuer Staatsbahnlinien musste auch für eine entsprechende Einrichtung der Verwaltung vorgesorgt werden. Zunächst wurden im Jahre 1882 auf Grund der kaiserlichen Entschliessung vom 24. Februar 1882 „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen“ erlassen. Der Betrieb und die Verwaltung oblag danach einer dem Handelsministerium untergeordneten Centralverwaltungsstelle unter der Bezeichnung: k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb in Wien. Als Mittelstellen des exekutiven Dienstes wurden Oberbahnbetriebsämter bestellt. Im Jahre 1884 trat auf Grund a. h. Entschliessung vom 8. Juni (Verordnung des Handelsministeriums vom 27. Juni 1884) eine neue Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in Kraft; an Stelle der Direktion für Staatseisenbahnbetrieb wurde eine Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen errichtet.

Zur Leitung des äusseren Dienstes wurden in Unterordnung unter die Generaldirektion Eisenbahnbetriebsdirektionen bestellt. Diese Organisation blieb mit einzelnen Abänderungen bis zu der im Jahre 1896 erfolgten Errichtung eines besonderen Eisenbahnministeriums in Wirksamkeit.

Mit dem Fortschreiten der Verstaatlichung musste an die Regelung der immer dringender werdenden Frage der Besteuerung der Staatsbahnen geschritten werden. Ursprünglich wurden nämlich die im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen wegen des Ertrages aus dem Betriebe einer Besteuerung nicht unterzogen.

Demzufolge wurde auch die Erwerb- und Einkommensteuer der seitens des Staates von Privatgesellschaften erworbenen Eisenbahnunternehmungen in Abgang gebracht.

Durch den Wegfall der Erwerb- und Einkommensteuer der staatlich erworbenen Eisenbahnen entfiel aber auch für die Länder und Gemeinden, in welchen bisher diese Steuern in Vorschreibung standen, der Bezug der auf sie umgelegten Zuschläge, wodurch die betroffenen Körperschaften einen nicht unbedeutenden Entgang an ihren Einnahmen erlitten.

Durch Gesetz vom 19. März 1887 wurde die Erwerb- und Einkommensteuerpflicht sämmtlicher im Eigenthume des Staates befindlichen Eisenbahnen, und zwar bezüglich der aus dem Privatbesitze erworbenen Eisenbahnen vom Zeitpunkte der Eigenthumsübernahme an, daher mit rückwirkender Kraft normirt, wodurch die autonomen Körperschaften, insbesondere die Gemeinden, wieder in die Lage kamen, Zuschläge von den für die Staatsbahnen vorgeschriebenen Steuern einzuheben.

(Schluss folgt.)

---

## Die Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn und ihre Kulturaufgabe in Mittelasien.*)

Als die Rjäsan-Koslow-Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen wesentlich zu erweitern die Absicht hatte und zu dem Zweck die nur 199 Werst lange Eisenbahnstrecke zu dem grossen Unternehmen allmählich ausgestaltete, wie es sich bis heute entwickelt hat**), da verlangte die russische Staatsregierung, dass die Gesellschaft jenseits der Wolga, also auf der asiatischen Seite, schmalspurige (0,469 Faden = 1 m) Eisenbahnen von Pokrowskaja an der Wolga nach Nikolajewsk am Irgis, nach Alexandrow-Gay und nach Uralsk am Uralfluss, zusammen 662 Werst bauen sollte. Um die Genehmigung zu allen übrigen Projekten sich zu sichern, entschloss sich die Gesellschaft, diese aller Voraussicht nach für längere Zeit nicht rentablen Bahnen gleichfalls zu bauen.

Um einen Einblick in die wirthschaftlichen Verhältnisse jener Gebiete, die bisher von keiner Eisenbahnlinie berührt wurden, zu gewinnen, rüstete die Rjäsan-Koslow-Eisenbahngesellschaft eine Kommission aus; diese sollte sowohl die unermesslichen Steppen, die an das linke Ufer des Wolgastromes grenzen, bereisen, als auch erwägen, wie es ermöglicht werden könne, das Chanat Chiwa mit der Endstation der zu erbauenden schmalspurigen Bahn in Verbindung zu setzen und namentlich ob nicht die Organisation eines Karawanenweges Chiwa-Uralsk hierzu das geeignete Mittel bieten würde, um durch diese Verbindung einen Waarenaustausch zwischen Chiwa und Uralsk herbeizuführen, sowie auch um die Steppenbevölkerung zu einer

*) In Anlehnung an eine im Organ der kaiserlich russischen technischen Gesellschaft zu Petersburg „Sheljesnodoposhnoje Djelo“ Nr. 20 veröffentlichte Arbeit „Ueber Karawanenzufuhrwege“.

**) Die Gesellschaft hatte bereits Ende 1897 1 933 Werst normalspurige und 662 Werst schmalspurige Bahnen im Betriebe und gegen 600 Werst normalspurige Bahnen im Bau.

möglichst nahen Ansiedelung längs des Karawanenweges zu veranlassen.

Die Verhältnisse, die die Kommission dort vorfand, waren über alle Maassen primitiv. Der spärliche Verkehr, der zwischen Mittelasien und den Hafenplätzen an der Wolga stattfand, wurde auf Kameelen vermittelt und auch nur im Sommer, solange auf der Steppe das Gras nicht verdorrt war. Die Güter wurden zu Packen zusammengebunden, um sie auf Kameele verladen zu können. Dabei wurde es nothwendig, täglich zweimal die Kameele, damit sie ausruhen konnten, von der Last zu befreien und wieder zu beladen. So zogen die Karawanen mit den Gütern 45—120 Tage durch die Steppe. Dass bei einer solchen Transportart die Güter sehr leiden mussten, liegt auf der Hand, ausserdem hinderte die lange Dauer des Transportes einen schnellen Umsatz. Die Besitzer der Kameele erhoben für einen derartigen Transport je nach der Länge des Weges, der Jahreszeit usw. 45—70 Kop. (= 97—151 ₰) pro Pud (= 16,38 kg) und zwar stets im voraus. Etwa 10 Pud (= 164 kg) vermag ein Kameel auf längere Strecken zu tragen. Zu allem, was ein derartiger Transport an Kosten, Beschädigung des Gutes usw. naturgemäss und fast unvermeidlich mit sich brachte, traten dann noch die nicht seltenen Fälle, in denen ganze Karawanen verloren gingen, ohne dass die Führer hierfür besonders verantwortlich gemacht werden konnten, weil derartige Vorkommnisse in den örtlichen Verhältnissen begründet lagen; es war eben eine Wildniss.

Dass unter solchen Verhältnissen kaum daran gedacht werden konnte, einen irgendwie regelmässigen oder lebhaften Verkehr unterhalten zu können, um der neu zu erbauenden Bahn Güter in grösseren Mengen zuzuführen, war nur natürlich, denn wenn allenfalls auch die Steppenbewohner den Verhältnissen soweit Rechnung tragen, dass sie jeden Verlust ihrer Güter, der sie auf dem langen Wege trifft, in stoischer Ruhe hinnehmen, so konnte eine gleiche Auffassung von den russischen Versendern kaum erwartet werden. Es musste daher mit allem Bestehenden gebrochen und neues geschaffen werden, namentlich musste das Kameel nicht mehr als Last-, sondern als Zugthier benutzt werden. Zu dem Zwecke wurde es nothwendig, einen Weg herzustellen, auf dem eine Beförderungsweise möglich wurde, wie sie auf den Poststrassen stattfindet, jedoch ohne Umladung auf den einzelnen Stationen.

Die ganze Strecke von Uralsk bis Chiwa ist in zwei Theile zu zerlegen. Der erste Theil von Uralsk bis Kungrad (etwa 1000 Werst = 1067 km) musste als Landweg ausgebaut werden, während der zweite Theil auf dem Wasserwege — Aralsee und Amu-Darjafluss — zurückgelegt werden kann.

Zur Lösung der gestellten Aufgabe kam es zunächst darauf an, für den Landweg nicht nur die kürzeste, sondern auch die geeignetste Linienführung ausfindig zu machen; 42 Stationen wurden erbaut, mit je 25—50 Kameelen ausgestattet und, obgleich es vielfach Schwierigkeiten verursachte, mit Brunnen versehen, was mit Rücksicht auf das Tränken der vielen Kameele von ganz besonders grosser Bedeutung war. Neben diesen Vorkehrungen musste ein grosses Inventar an Last- und anderen Wagen beschafft, und um diese stets in fahrbarem Zustande zu erhalten, Stellmachereien, Schmieden usw. vorgesehen, ebenso eine sicher funktionirende Aufsicht organisirt werden.

Nachdem mit nicht geringen Mühen und Opfern der Karawanenweg hergestellt und in Betrieb gesetzt worden war, konnte nunmehr auch im Winter der Verkehr unterhalten werden. Zu Anfang bereitete noch die Versorgung der Stationen mit Heu Schwierigkeiten, denn es mussten gegen 200000 Pud (= 3276 t) beschafft werden. Sehr bald fanden jedoch die Kirgisen heraus, wie vortheilhaft für sie der Verkauf des Heues war, das sonst von altersher auf der Steppe verdorrte, im günstigsten Falle mit Stalldünger vermischt, gepresst und in Würfel zertheilt, als Heizmaterial Verwendung fand, und sie brachten daher nach kurzer Zeit die nöthige Menge herbei, so dass in dieser Beziehung keine Schwierigkeiten weiter für die Verwaltung entstanden.

Auch nach anderer Richtung liessen sich die Kirgisen das Beispiel der auf den Stationen angesessenen Russen zum Muster und zur Nacheiferung dienen. Zur Zeit des Hochwassers, so lange der Verkehr wegen der ausgetretenen Flüsse Emba, Ssagis, Aschtsch und Uil unterbrochen war, was höchstens 1½ Monat dauert, wurden die freien Arbeitskräfte von der Verwaltung des Karawanenweges dazu benutzt, bei den Stationen Gemüsegärten und Melonenfelder anzulegen, um Vorräthe für den Winter zu haben. Die Felder und Gärten trugen reiche Früchte, weil dieselben mit Wasser reichlich berieselt wurden. Das veranlasste die umwohnenden Kirgisen, gleiches zu thun; sie legten gleichfalls Gemüsegärten und Melonenfelder an und lernten auf diese Weise nicht nur den Grund und Boden nutzbar machen, sondern gewannen auch Geld und Nahrungsmittel.

Derartige kleine Züge, welche erkennen lassen, wie sich an den Karawanenweg die Kultur schloss, liessen sich noch mehrere aufzählen, und wenngleich hierin lange nicht die Hauptsache gesucht werden kann, so ist es ein Erfolg, der nebenher erreicht worden ist und der keineswegs ganz nebensächlich ist. Denn wie die Bevölkerung zunächst an den vorbezeichneten, naheliegenden Dingen ein Beispiel nahm, so wird sie sich ebenso nächstens dazu entschliessen, die Kinder in die Schule zu schicken usw., und so zieht mit dem Karawanenweg der Fortschritt und die Entwickelung in das Gebiet.

Aber das sind alles Erfolge, die nur indirekt von der Eisenbahnverwaltung angestrebt wurden; was direkt erreicht werden sollte, war, einen Theil des mittelasiatischen Verkehres an den Karawanenweg und auf demselben nach Uralsk heranzuziehen. Auch das scheint zum Theil gelungen, zum Theil in guter Entwickelung begriffen. Die Güterbewegung findet zur Zeit vorherrschend in der Richtung nach Uralsk aus Chiwa statt und besteht namentlich in Baumwolle. Auch dieser Theil des Unternehmens ist natürlich von der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft organisirt worden und zwar in der Weise, dass an verschiedenen Punkten städtische Annahmestellen errichtet worden sind, denen die Annahme und Ausgabe der Güter obliegt. Ausserdem durchziehen Agenten das Chanat, um Güter für den Transport anzuwerben, die dann an den Amu-Darja geschafft, hier in Kähne verladen und möglichst, je nach den Wasserverhältnissen, bis Kungrad (am Aralsee) gebracht werden. Hier verlassen sie den Wasserweg und werden in von Kameelen gezogenen Fuhrwerken auf dem Karawanenwege bis Uralsk gebracht, wo sie endlich die Eisenbahn erreichen.

Auf den einzelnen Stationen wird nur solange Rast gemacht, als erforderlich ist, um frische Kameele vorzuspannen und sich davon zu überzeugen, dass die Ladung noch intakt ist. Der ganze Weg, etwa 1000 Werst (= 1067 km) wird in 28 bis 40 Tagen zurückgelegt. Nur falls das Heu nicht in ausreichendem Maasse vorhanden ist, findet ein Wechsel der Thiere nicht statt, sondern das einmal vorgespannte Kameel muss den Lastwagen bis zu der Station befördern, wo wiederum Heu verfügbar ist. Es beschränkt sich aber die Güterbewegung keineswegs allein auf Baumwolle, vielmehr haben viele Güter erst durch die beständige, von der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft organisirte Verbindung mit Uralsk den Weg nach Russland gefunden und einen Handelswerth erhalten, während sie bis dahin nur an Ort und Stelle verbraucht wurden oder sogar ganz werthlos waren.

So werden jetzt z. B. im Amu-Darja und im Aralsee gefangene Fische auf dem Karawanenwege nach Uralsk zum Weiterversand mit der Eisenbahn gebracht; ferner werden Süssholzwurzeln, die in Chiwa in ungeheueren Mengen gefunden werden und bisher als Brennholz Verwendung fanden, nach Uralsk gebracht, woselbst eine einem Deutschen Namens Pfeil gehörige Fabrik zur Herstellung von Lakritzen besteht, die eine so grosse Nachfrage nach ihrem Fabrikat hat, dass sie bisher nie genügend Süssholzwurzeln erhalten konnte; auch ist schon der Versuch gemacht, frische Weintrauben und Melonen,

die hier ausserordentlich wohlschmeckend und sehr wohlfeil sind, auszuführen. Es kostet 1 Pud (= 16,38 kg) etwa 4—7 Kop (= 8,6—15,1 ₰), während diese Früchte in Petersburg und Moskau hoch im Preise stehen. Es ist ja wohl vorauszusehen, dass mit der Zeit die Zahl und die Menge der einzelnen Güter noch sehr anwachsen werden, denn der Amu-Darja durchströmt ein fruchtreiches Gebiet, das einen Theil seiner Ernten gewiss dem neuen Wege zuführen wird. Damit wird dann das Unternehmen, neben seiner hohen Kulturaufgabe, der Eisenbahngesellschaft gegenüber in ökonomischer Beziehung wenigstens nicht mehr Verlust bringend erscheinen. Die Verwaltung des Karawanenweges führt aus, dass die z. Zt. mangelnde Verzinsung des Anlagekapitals seinen Grund zum Theil darin hat, dass bisher die Güterbewegung fast ausschliesslich in der Richtung von Chiwa aus stattfand, während die Ausfuhr aus Russland nach Mittelasien bisher noch fehlt. Von diesem rein wirthschaftlichen Standpunkte aus, meint die Verwaltung, ist die Frage, ob sich die Fortsetzung des Unternehmens noch lohnt, durchaus gerechtfertigt.

Auf der anderen Seite kann sich aber die Verbindung, die die Eisenbahngesellschaft mit den Chanate Chiwa hergestellt hat und die mit Hilfe des Amu-Darjaflusses noch weiter ausgedehnt werden kann, vom Standpunkte des staatlichen und militärischen Nutzens als unentbehrlich erweisen, ja sogar die Herstellung eines Weges, der mehr den Anforderungen der Gegenwart entspricht, wünschenswerth erscheinen lassen, weil auf demselben Mittelasien und die dahinter gelegenen Gebiete von der russischen Produktion erreicht werden können.

Neben dieser Verbindung zur Fortbewegung der Güter, ist gleichzeitig eine Verbindung zur Beförderung der Post ins Leben gerufen, um den Handelsverkehr möglichst zu unterstützen. Die Beförderungsdauer von Uralsk bis Kungrad beträgt nur 10 Tage.

Abgesehen davon, dass auf dem von der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft eingeschlagenen Wege zunächst für sie eine praktische Aufgabe gelöst werden sollte und dass nach mancher Richtung hin Erfolge zu verzeichnen sind, so fragt es sich auch, ob dieser Versuch nicht noch nach anderer Richtung einen Erfolg zu verzeichnen hat, der Schule machen wird. Wird nicht vielleicht die Frage wegen Einrichtung derartiger Karawanenzufuhrwege in Asien mehr in den Vordergrund der staatlichen Fürsorge treten, theils um vorhandenen Eisenbahnen ein grösseres Zufuhrgebiet zu erschliessen, theils um durch Anlage solcher Wege den praktischen Versuch zu machen, ob für einen beabsichtigten Eisenbahnbau die Linienführung richtig gewählt worden ist? Denn entwickelt sich auf einem verhältnissmässig primitiven Wege ein nennenswerther Verkehr, so darf wohl nicht mit Unrecht angenommen werden, dass bei vollkommeneren Verkehrsmitteln der Güteraustausch ein wesentlich grösserer werden wird, wenn die Untersuchungen über die Produktionskraft des Zufuhrgebietes, sowie über die Aufnahmefähigkeit desselben für Industrieerzeugnisse ein befriedigendes Ergebniss erkennen lassen.

Der Weg, um zu einem Urtheile darüber zu kommen, ob eine Eisenbahn in einem betreffenden Gebiete Asiens schon zeitgemäss ist und ob für dasselbe auch die richtige Linienführung in Aussicht genommen worden ist, ist allerdings etwas weit und zeitraubend, aber — man darf nicht vergessen — dass in den allermeisten Fällen die Dinge in Asien nicht allzu sehr drängen und man sich daher Zeit nehmen kann, um praktische Erfahrungen zu sammeln.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 26. Juli d. J. über die **Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen** hat der Bundesrath in seiner Sitzung vom 4. Juli d. J. beschlossen, dass in der Bekanntmachung vom 20. Juni 1886. betreffend die Ausführung des Gesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen von den Vorschriften unter II Ziffer 4

1. der erste Satz in Abs. 2 unter b) in nachstehender Weise abgeändert werde:
   „in Fällen einer wirklichen Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) oder des dringenden Verdachtes einer solchen Infektion durch Anwendung des unter a) vorgeschriebenen Verfahrens sowie durch sorgfältiges Bepinseln der Fussböden, Decken und Wände mit 5 % Karbolsäurelösung."
2. der erste Satz im Abs. 3 folgende Fassung erhalte:
   „Diese Art der Desinfektion (b) ist in der Regel nur auf Anordnung der zuständigen Polizeibehörde, ohne solche Anordnung jedoch auch dann vorzunehmen, wenn die Bahnbeamten von Umständen Kenntniss erlangen, welche es zweifellos machen, dass eine wirkliche Infektion des Wagens durch Rinderpest, Milzbrand, Maul- und Klauenseuche, Rotz oder Schweineseuche (einschliesslich Schweinepest) vorliegt, oder welche den dringenden Verdacht einer solchen Infektion begründen."

— **Verpflichtung der Unternehmer zur Beschaffung eines geeigneten Unterkommens für ihre Arbeiter.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 27. Juni d. J. an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen eine Verfügung erlassen, wonach zukünftig in die Verträge für die Ausführung von Bauten eine ausdrückliche Bestimmung aufzunehmen ist, durch welche den Unternehmern die Beschaffung eines allen billigen Anforderungen in Bezug auf Grösse, Ausstattung, Reinlichkeit usw. entsprechenden Unterkommens für ihre Arbeiter zur Pflicht gemacht wird. Die abzuschliessenden Verträge werden künftig folgenden Satz enthalten:

„Der Unternehmer hat, soweit es seinen Arbeitern nicht selbst möglich ist, angemessene Unterkunft oder Verpflegung zu entsprechenden Preisen zu finden, die dazu erforderlichen Einrichtungen auf eigene Kosten zu treffen. Er hat den in dieser Beziehung an ihn gestellten Anforderungen der bauleitenden Beamten zu genügen. Auch im übrigen hat er denjenigen Anordnungen zu entsprechen, welche zur Sicherung der Gesundheit seiner Arbeiter und zur Wahrung der Reinlichkeit von den bauleitenden Beamten getroffen werden. Abtritte sind nach Anweisung der letzteren an geeigneten Plätzen herzustellen, regelmässig zu desinfiziren und demnächst wieder zu beseitigen. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, auf den Baustellen die zur ersten Hilfeleistung vor Ankunft des Arztes erforderlichen Verbandmittel und Arzneien nach den Weisungen der bauleitenden Behörde bereit zu halten. Die bauleitenden Beamten sind berechtigt, die ordnungsmässige Ausführung der auf Grund der Bestimmungen dieses Absatzes getroffenen Anordnungen zu überwachen."

Gleichzeitig spricht der Herr Minister die Erwartung aus, dass sowohl die bauleitenden Beamten und die Streckenbaumeister, als auch die mit der Ueberwachung der Bauleitung betrauten Dezernenten der Eisenbahndirektionen einer angemessenen Unterbringung und Verpflegung des bei den Neubauten beschäftigten Arbeiterpersonals ihre Aufmerksamkeit zuwenden und durch häufigere Revisionen der Wohnstätten usw., insbesondere der etwa erbauten Arbeiterbaracken, sich davon überzeugen werden, dass für das Unterkommen und die Beköstigung der Arbeiter in gehöriger Weise gesorgt ist, auch die in dieser Beziehung etwa erlassenen Polizeiverordnungen Beachtung gefunden haben.

Bei Prüfung der Frage, ob es der Herstellung besonderer Einrichtungen, wie der Erbauung von Baracken, Speiseanstalten usw., bedarf, sind nicht nur die Interessen der Verwaltung, sondern auch die eigenen Wünsche der Arbeiterschaft angemessen zu berücksichtigen.

— Der deutsche Handelstag hatte beim Minister der öffentlichen Arbeiten um die Wiedereinführung von **Rückfahrkarten, theils I., theils II. Klasse nach Belgien, Paris und London** gebeten. Der Minister hat nach der **„Nat.-Ztg."** ein Be-

dürfniss dafür nicht anerkannt und darauf hingewiesen, dass, wenngleich in den letzten Jahren wieder einige Züge mit ausschliesslich I. Wagenklasse eingeführt sind, den Reisenden mit Fahrkarten II. Klasse im Verkehr zwischen Köln einerseits und Brüssel, Paris und Ostende andererseits noch zahlreiche Schnellzüge zur Verfügung stehen. Zudem stehe auch der Benutzung der nur die I. Wagenklasse führenden Züge mit Fahrkarten II. Klasse nichts im Wege, wenn die Reisenden eine Zuschlagkarte lösen.

— **Herbstverkehr.** Von den preussischen Eisenbahndirektionen wird darauf hingewiesen, dass bei der ausserordentlich starken Inanspruchnahme der Güterwagen, insbesondere der Kohlen- und Kokswagen, zur Beförderung von Steinkohlen, Koks und Briquets, sowie von Baumaterialien und bei der noch zu erwartenden weiteren Steigerung, es zur rechtzeitigen Befriedigung der Anforderungen dringend nothwendig erscheint, dass auf möglichst rasche Be- und Entladung der Wagen hingewirkt wird, damit von einer allgemeinen Abkürzung der bestehenden Frist solange als möglich abgesehen werden kann. Es empfiehlt sich, dass die Firmen einerseits ihren Bedarf an Kohlen und sonstigen Produkten möglichst bald decken. Es wird noch bemerkt, dass im Herbst etwa eingehende Anträge auf Erstattung von Wagenstandgeldern, die infolge gleichzeitiger Ueberweisung zahlreicher Sendungen oder durch sonstige Störungen entstanden sind, keine Berücksichtigung finden können.

— **Altona - Kaltenkirchener Eisenbahngesellschaft.** Aus dem für 1898/99 mit 77 622 (1897/98 68 642) ℳ. ausgewiesenen Reingewinn werden, nach der „M. Allg. Ztg.", 3 837 (3 229) ℳ. der Reserve überwiesen, 3 367 (3 367) ℳ. zur Abtragung von Schulden verwandt, 4,5 % Dividende auf Vorrechtsaktien A mit 18 000 (18 000) ℳ., 5 % auf Vorrechtsaktien B mit 21 900 (21 900) ℳ., 5 % auf 360 000 ℳ. alter Stammaktien mit 18 000 (18 000) ℳ. und 3 % für sieben Monate auf 660 000 ℳ. neuer Stammaktien mit 11 550 ℳ. vertheilt, wonach 879 ℳ. als Vortrag bleiben.

— **Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.** Der Verkehr auf der Bahn hat in dem verflossenen Betriebsjahre 1898/99 wiederum eine gute Entwickelung gezeigt. Der Personenverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von 30 368 ℳ. und der Güterverkehr eine solche von 16 204 ℳ. Mehr befördert wurden 38 396 Personen und 6 256 t Güter. Die Einnahmen haben betragen 847 330 ℳ., die Ausgaben 571 922 ℳ. und der reine Ueberschuss 275 408 ℳ. Von der Gesammteinnahme entstammen 457 384 ℳ. = 54 % dem Personenverkehr und 330 555 ℳ. = 39 % dem Güterverkehr. Zur Verfügung der Generalversammlung standen 218 522 ℳ. Von dem Aufsichtsrath und der Direktion wurden folgende Vorschläge gemacht: Den Inhabern der Prioritätsstammaktien eine Dividende von 4,5 % = 94 455 ℳ. und den Inhabern der Stammaktien eine Dividende von 4,5 % = 94 545 ℳ. zu zahlen, die Eisenbahnsteuer mit 5 526 ℳ. zu leisten und den Rest von 23 996 ℳ. auf die nächstjährige Rechnung zu übertragen. Die Generalversammlung beschloss jedoch die Dividende für Prioritäts- und Stammaktien auf 4,75 % festzusetzen.

— **Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.** Der Aufsichtsrath hat, wie die „Nat.-Ztg." mittheilt, beschlossen, eine Dividende von 6 % (im Vorjahre 7 %) vorzuschlagen. Die Ursache des Rückganges der diesjährigen Dividende wird damit begründet, dass die im vorigen Jahre für die Erwerbung der neuen Essener Bahnen ausgegebenen Aktien von zusammen 5 775 000 ℳ. mit Wirkung vom 1. April 1898 ab an der Dividende theilnehmen, während die dafür herzustellenden Bahnen bis zum 1. April 1898 nur theilweise in Betrieb genommen werden konnten. Von diesen Aktien waren 4 550 000 ℳ. durch das den Aktionären eingeräumte Bezugsrecht diesen zum Kurse von 102 % überlassen worden. Infolge verschiedener unvorhergesehener Hindernisse verzögerte sich nämlich die Fertigstellung mehrerer wichtiger Linien des neuen Essener Netzes, sodass z. B. die Linien Essen-Gelsenkirchen erst am 2. September 1898, Essen-Steele erst am 21. Dezember 1898, Borbeck - Bottrop erst am 21. Februar 1899 und Borbeck-Oberhausen am 21. Dezember 1898 eröffnet werden konnten. Die Betriebsergebnisse sind daher im abgelaufenen Jahr um den Ertrag dieser erst später zur Eröffnung gekommenen Linien geschmälert.

— **Beamtengehälter bei den pfälzischen Bahnen.** Die mittleren Beamten der pfälzischen Eisenbahnen haben durch eine Denkschrift, welche eine Deputation dem Direktor Geheimrath von Lavale überreichte, um Aufbesserung ihrer Gehälter und der Pensionsbezüge nachgesucht. In der sehr sachlich gehaltenen, mit ausgiebigem Zahlenmaterial ausgestatteten Eingabe wiesen sie auf das Missverhältniss zwischen ihrer nicht mehr zeitgemässen Bezahlung und den bedeutenden stets steigenden Einnahmen der pfälzischen Eisenbahnen hin. Seit 1872 hätten sich die Besoldungsverhältnisse nicht merklich gebessert. Die 1891 eingetretene Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses von 10 auf 15 % kommen den Inhabern von Dienstwohnungen überhaupt nicht zu gute und die Neuordnung des Gehaltsstatutes im Jahre 1895 habe nur Enttäuschung gebracht. Denn die damit eingeführten nichtpensionsfähigen Gehaltszulagen bis zu 900 ℳ. nach Verlauf von 25 Dienstjahren komme nur an sich besser bezahlten Beamten zu gute, dagegen bewegten sich die den niederen Beamten des mittleren Dienstes zu theil gewordenen Aufbesserungen in geringer Höhe. Dagegen seien die Pensionsverhältnisse durch den Nachtrag zu den Statuten vom Jahre 1885, wodurch die Beiträge stark erhöht, die Karenzzeit dagegen verlängert und die Bezüge gekürzt wurden, beträchtlich verschlechtert worden. Bemerkenswerth ist nun nach der „Augsb. Abendztg." die Antwort des Geheimraths von Lavale, welche er der von den Gesuchstellern entsandten Deputation persönlich gab. Bezüglich der Erhöhung der Pensionsbezüge musste er auf die prekäre Lage der Pensionskasse verweisen, welche infolge der erheblichen Steigerung der Pensionslasten in den letzten Jahren noch lange nicht in den Beharrungszustand eintreten könne, d. h. zur Befriedigung der Ansprüche ausreichend fundirt sei. Auch der ausserordentliche Zuschuss von 150 000 ℳ. seitens der Verwaltung im vorigen Jahre habe an der bedauerlichen Thatsache nichts zu ändern vermocht. Eine dermalige Erhöhung der pensionsfähigen Gehälter und damit der Pensionsansprüche würde den unsicheren Stand der Kasse nur erhöhen und bei der im Jahre 1904 zu erwartenden Verstaatlichung der pfälzischen Eisenbahnen im Falle der Nichtübereinstimmung der Höhe der Pensionsverbindlichkeiten mit dem vorhandenen Deckungsfonds leicht die Ablehnung der Uebernahme des ganzen Personals herbeiführen. Dann müsste es in seinen alten Verhältnissen mit seiner bisherigen Pensionskasse fortbestehen. Infolge des Wegfalles des seitherigen Zuschusses des Verwaltungsrathes im Betrage von 400 000 ℳ. wäre die Unzulänglichkeit des Fonds zum allermindesten unvermeidlich, was eine Reduktion sowohl der erworbenen Pensionsansprüche als auch der bereits verliehenen Pensionen im Gefolge haben müsse. Eine Erhöhung der pensionsfähigen Gehälter in jetzigem Zeitpunkte würde aber gleichzeitig die Uebernahmeverhandlungen mit der bayerischen Staatsregierung nur erschweren. Diese überzeugenden Darlegungen des Geheimraths von Lavale, der das Gesuch übrigens dem Verwaltungsrathe, dem Minister Freiherrn von Crailsheim und dem Eisenbahnreferenten im Staatsministerium des Aeusseren übermitteln wird, lassen thatsächlich eine Aenderung in den Gehalts- und Pensionsverhältnissen kurz vor dem Uebergange in den Staatsbetrieb als bedenklich erscheinen.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** im Juli d. J. Nach den vorliegenden Ausweisen stellen sich die Einnahmen der grösseren Privatbahnen im Vergleiche mit demselben Monat des Vorjahres wie folgt:

| | 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|
| | Gulden | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 243 767 | — 116 303 |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft | 2 398 103 | + 4 294 |
| Südbahn | 4 349 865 | + 176 458 |
| österr. Nordwestbahn: | | |
| garantirte Linie | 898 810 | — 69 575 |
| Elbethalbahn | 585 584 | — 27 876 |
| süd - norddeutsche Verbindungsbahn | 326 822 | — 25 769 |
| Aussig-Teplitzer Bahn | 580 519 | + 7 120 |
| Buschtěhrader Bahn: | | |
| A-Linie | 330 593 | — 2 600 |
| B-Linie | 621 214 | — 22 500 |
| böhmische Nordbahn | 394 011 | + 4 407 |

— **Eisenbahnbetriebsmittel in Oesterreich.** Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagenleihgesellschaften umfasste am 31. Dezember 1898 im ganzen 4 959 Lokomotiven, 3 884 Tender, 211 Schneepflüge, 11 599 Personen- und 118 976 Güterwagen. Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 26 Personenwagen und 3 421 Güterwagen nicht Bahneigenthum, sondern Eigenthum fremder Parteien. Ausserdem hatten die Staatsbahnen, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-

gesellschaft, die Südbahngesellschaft, die Buschtěhrader und die Kaschau-Oderberger Bahn am Ende des zweiten Semesters 1898 zusammen 5 144 Güterwagen theils von den österreichischen Eisenbahnwagenleihgesellschaften, theils von fremden Leihgesellschaften oder Eisenbahnunternehmungen in Miethe. Im Vergleiche zum Stande der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagenleihgesellschaften am Ende des ersten Semesters 1898 erfuhren die Fahrbetriebsmittel im zweiten Halbjahre 1898 im ganzen einen Zuwachs von 146 Lokomotiven, 82 Tendern, 461 Personenwagen und 4 189 Lastwagen, hingegen eine Abnahme von 4 Schneepflügen. Es entfallen auf das Kilometer 0,27 Lokomotiven, 0,21 Tender, 0,63 Personenwagen, 7,10 Güterwagen. Zu Ende des zweiten Semesters 1898 waren folgende Fahrbetriebsmittel in Bestellung: 16 Lokomotiven für Eilzüge, 34 Lokomotiven für Lastzüge, 20 Sekundärbahnlokomotiven, 4 Verschublokomotiven, 44 Tender, 3 Personenwagen I. Klasse, 23 Personenwagen I./II. Klasse, 4 Personenwagen II. Klasse, 5 Personenwagen II./III. Klasse, 32 Personenwagen III. Klasse, 59 Gepäckwagen, 6 Post- und Kondukteurwagen, 4 Postambulanzwagen, 12 Equipagen-(Plateau-)Wagen, 8 Pferdetransportwagen, 1 122 gedeckte Lastwagen, 130 offene Lastwagen, 20 Langholzwagen und 410 Kohlenwagen.

— **Südbahn.** Der Südbahn liegt in Angelegenheit der 3 % Obligationen eine Reihe von Anträgen vor, die ihr in der letzten Zeit seitens des Komitees der Wiener Aktionäre unterbreitet wurden. Die Vorschläge gehen im wesentlichen von nachstehenden Voraussetzungen aus: In dem Uebereinkommen, welches im Jahre 1891 zwischen der Südbahn und dem Kurator der 3 % Prioritäten abgeschlossen wurde, ist keine Vorsorge für den Fall getroffen, dass die Steuer der Südbahn in Oesterreich eine Erhöhung erfahren sollte. Dieser Fall ist jetzt infolge der neuen Steuergesetze eingetreten, unter deren Geltung die Steuerlast im letzten Jahre um etwa 500 000 fl. angewachsen ist. Die Südbahn wäre nun, wie das Wiener Komitee annimmt, berechtigt, den Kupon der 3 % Südbahnprioritäten neuerlich zu kürzen, weil die Einlösung desselben mit 13 Frcs. auf der Voraussetzung beruhe, dass die österreichische Steuer keine Erhöhung erfahre. Das Komitee tritt nun dafür ein, dass die Südbahn trotzdem keine weitere Kürzung des Kupons vornehme, sondern sich vielmehr verpflichte, denselben nach wie vor mit 13 Frcs. einzulösen. Die Südbahn, die also auf das Recht einer Erhöhung des Kuponabzuges verzichte, solle hierfür Gegenkonzessionen von den Besitzern der 3 % Prioritäten verlangen und hierbei jenen Weg einschlagen, den die Staatseisenbahngesellschaft seinerzeit gegenüber den Inhabern der Prioritäten betrat. Die Südbahn solle nämlich die Amortisationsfrist der 3 % Prioritäten, welche im Jahre 1952 ablaufen würde, bis zum Jahre 1964 ausdehnen, so dass die Zeit bis 1952 entlastet, die letzteren 12 Jahre durch die Kosten der Amortisation getroffen werden. Aus der Verlängerung der Amortisationsdauer würde für die Südbahn eine bedeutende Ersparniss sich ergeben. Ferner solle die Südbahn ihre 3 % Prioritäten, welche bisher im Wege der Verloosung amortisirt werden, in Hinkunft nur zu $^2/_5$ verloosen, während $^3/_5$ im Wege des börsenmässigen Rückkaufes getilgt werden sollen, was für die Südbahn von grossem Vortheile wäre, weil die Prioritäten gegenwärtig tief unter Pari stehen. Zu diesem Zwecke wäre auf Ansuchen der Südbahn ein Kurator für die 3 % Prioritäten zu bestellen, welcher ein bindendes Uebereinkommen in diesem Sinne zwischen der Gesellschaft und den Prioritätenbesitzern abzuschliessen hätte. Das sind die Vorschläge des Aktionskomitees der Südbahnaktionäre. Es ist nicht bekannt, welche Stellung die Südbahn zu den angeführten Anträgen einnehmen wird. Es ist übrigens kaum anzunehmen, dass sich die Verwaltung mit dieser Angelegenheit schon in nächster Zeit beschäftigen werde.

— **Eisenbahn Gloggnitz-Schottwien-Maria-Schutz.** Behufs Beschleunigung des Baues der elektrischen Bahn Gloggnitz-Schottwien-Maria-Schutz wurde von den Bürgermeistern der betheiligten Gemeinden eine Interessentenversammlung einberufen. In dieser wurde nach lebhafter Debatte, in welcher festgestellt wurde, dass die Gemeinde Schottwien die Zeichnung von 50 000 fl. Stammaktien einstimmig genehmigt hat und die Gemeinde Gloggnitz mindestens einen gleich hohen Betrag bewilligen dürfte, folgender Beschluss gefasst: „Die Versammlung nimmt mit Befriedigung die genehmigende Entscheidung des Eisenbahnministeriums bezüglich der Trassenrevision entgegen und spricht den dringenden Wunsch aus, dass die Konzessionäre den Bau noch im heurigen Herbste beginnen, damit der Betrieb schon in der nächsten Sommersaison eröffnet werde. Wenn die Bahn normalspurig nicht durchgeführt werden kann, möge sie schmalspurig gebaut und mit einer elektrischen Beleuchtungs- sowie Kraftübertragungscentrale verbunden werden.

— **In Böhmen** herrscht auf dem Gebiete des **elektrischen Kleinbahnwesens** eine äusserst rege Thätigkeit. Erst vor kurzem wurde an dieser Stelle eine Anzahl von in Ausführung begriffenen elektrischen Kleinbahnen genannt (vergl. Nr. 52 d. Ztg.) und schon wieder ist eine erkleckliche Anzahl neuer Unternehmungen hinzugetreten. So ist u. a. in Karlsbad eine mit elektrischer Kraft zu betreibende schmal- oder normalspurige Kleinbahn für den Personen- und Packetverkehr von Karlsbad über Donitz, Maierhöfen, Aich und Hans-Heiling nach Elbogen im Werke. Eine Abzweigung dieser Kleinbahn wird nach dem Rennplatze bei Karlsbad führen. In Böhmisch-Leipa werden die Vorarbeiten für eine schmalspurige Kleinbahn von der Station Böhmisch-Leipa der böhmischen Nordbahn über Jägersdorf, Pihl, Pihlerbaustellen, Bürgstein und Lindau bis nach Zwickau vorgenommen. Die Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft plant die Herstellung einer schmalspurigen elektrischen Kleinbahn von der Haltestelle Schlossplatz der bereits bestehenden Kleinbahn Teplitz-Eichwald über Kladrop, Hostowitz, Kutterschitz nach Bilin. In Aussig wird die Stadtgemeinde eine Verlängerung der schmalspurigen elektrischen Kleinbahnen Aussig und Umgebung von Prödlitz über Karbitz nach Kulm ausführen. (Der Verkehr auf der dortigen elektrischen Strassenbahn hat sich binnen kurzem so bedeutend entwickelt, dass bisher alltäglich mehr als 6 000 Personen befördert wurden.) Zur Verbindung von Leitmeritz mit Theresienstadt und der gleichnamigen Station der Staatseisenbahngesellschaft wird eine elektrische normalspurige Kleinbahn, welche zum Theil auch dem Güterverkehr dienen soll, errichtet werden. Die Stadt Budweis plant die Errichtung einer normalspurigen elektrischen Kleinbahn im Stadtgebiete usw.

— **Unfall durch Abrollen von Wagen auf geneigter Strecke.** Auf dem Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe wurden am 5. d. Mts. Nachts gegen 1 Uhr 29 schwere Güterwagen verschoben. Die Wagen kamen bei der Verschiebung auf ein Gleise, das ein starkes Gefälle hat und auf die Strecke der Wiener Verbindungsbahn zum Bahnhof der Kaiser Ferdinands-Nordbahn führt. Auf einem der Wagen sass ein Bremser. Dieser bemerkte plötzlich, dass die Wagen langsam ins Rollen kamen. Er zog daher mit aller Kraft die Bremse an, doch war die Wirkung derselben eine zu geringe, um den Lauf des Zuges aufzuhalten. Er sprang daher ab, trotzdem die Wagen immer mehr ins Rollen kamen und kletterte auf den nächsten Wagen hinauf, um auch diesen zu bremsen, um vielleicht doch noch den Zug zum Stillstand zu bringen. Trotz aller Kraftanwendung war das Bremsen erfolglos. Die Wagen fuhren immer schneller, und nun sprang der Bremser, um sein Leben zu retten, ab und überliess die Wagen ihrem Schicksal. Das Gleise der Wiener Verbindungsbahn war auf der ganzen Strecke frei, und diese durchraste nun der Zug mit immer grösserer Geschwindigkeit bis zur Station Hauptzollamt und von hier trotz der starken Steigung zur Station Praterstern und dem Nordbahnhof. Nach einer Fahrt von sieben Minuten kamen die Wagen auf dem Frachtenbahnhofe der Nordbahn an. Auf einem Gleise stand daselbst ein aus 54 Wagen bestehender Kohlenzug, und auf diesen fuhren nun die rollenden Wagen mit furchtbarer Gewalt an. Durch den Anprall wurden 13 Wagen theils zertrümmert, theils stark beschädigt. Durch rechtzeitige Signalisirung war man auf das Herrannahen der Wagen derart vorbereitet, dass trotz der langen Strecke, welche von den entrollten Wagen durchlaufen wurde (etwa 10 km), Verletzungen von Personen und weiterer Schaden verhindert wurden.

— Wie schon mitgetheilt, ist mit Beginn des nächsten Schuljahres **die Eröffnung einer Eisenbahnakademie in Linz** (im Zusammenhange mit der dortigen Handelsakademie) zur Heranbildung von Eisenbahnbeamten zu gewärtigen. Nunmehr verlautet, dass die Absicht bestehe, in Lemberg eine Handelsakademie zu errichten und mit derselben gleichfalls eine Eisenbahnakademie nach dem Muster jener in Linz zu errichten.

— **Fahrkartendruck- und Kontrolapparat.** In der Haltestelle Westbahnhof der Wiener Stadtbahn wurde, wie s. Zt. mitgetheilt, ein neuer von der Société anonyme des appareils controleurs in Paris hergestellter Fahrkartendruck- und Kontrolapparat aufgestellt, welcher die erforderlichen Fahrkarten sämmtlicher Gattungen selbst erzeugt und sie zugleich selbstthätig registrirt, wodurch eine Belastung der betreffenden Kasse mit fertigen Fahrkarten entfällt.

Der angestellte Versuch hat sich insbesondere bei lebhaftem Verkehr sehr gut bewährt.

Mit diesem Apparat wurden in der Zeit vom 23. Juli bis 31. Dezember 1898

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 16 265 | Fahrkarten | II. Klasse | zum ganzen | Preise |
| 163 | „ | II. „ | „ halben | „ |
| 300 823 | „ | III. „ | „ ganzen | „ |
| 2 694 | „ | III. „ | „ halben | „ |

hergestellt.

— **Langer'sche Patentaktiengesellschaft.** Die Gesellschaft hat, wie aus Budapest gemeldet wird, für den 17. dieses Monats eine ausserordentliche Generalversammlung

einberufen, welcher der Antrag auf Liquidation unterbreitet werden wird. Die Gesellschaft wurde vor etwa fünf Jahren mit einem Aktienkapital von 600000 fl. zu dem Zwecke gegründet, um das Langer'sche Rauchverzehrungspatent zu verwerthen. Diese Absicht konnte jedoch nicht durchgeführt werden. Die Gesellschaft kaufte später noch mehrere Patente, die sie gleichfalls nicht verwerthen konnte, weshalb den Aktionären nunmehr die Auflösung des Unternehmens vorgeschlagen wird.

— Der schon öfters erörterte Vorschlag, die **englisch-ostindische Ueberlandpost**, welche dermalen ihren Weg von London über Dover, Calais, Frankreich und den Mont Cenis, über Turin, Alessandria, Bologna nach Brindisi nimmt, über Ostende-Wien-Budapest nach Salonichi und Suez zu leiten, taucht neuerlich auf. Man führt zur Unterstützung dieses Vorschlages an, dass der Zeitgewinn von London nach Bombay gegen die bisherige Route sich auf 48 bis 72 Stunden belaufen würde.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb.** Die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft hat beschlossen, auf der Linie längs des Neusiedler Sees, zwischen Kleinzell und Eszterháza den elektrischen Betrieb mit Akkumulatorenwagen probeweise einzuführen. Wenn sich das System bewährt, besteht die Absicht, den elektrischen Betrieb auch auf der Hauptlinie einzuführen.

## Vereinsausland.

— **Trambahnen in der Grafschaft London.** Der Bau einer Anzahl wichtiger Verlängerungen, Anschlüsse und zweiter Gleise ist für das Trambahnnetz der Grafschaft London in Aussicht genommen; die dafür erforderlichen Kosten sind in einem Berichte des Strassenbauausschusses auf 15500000 ℳ. veranschlagt. Der Betrieb der im Norden zu bauenden Linien würde auf Grund eines bestehenden Vertrages der North Metropolitan Tramways Company zufallen. Die wichtigste für den Norden in Betracht kommende Linie ist wohl die von Kings Cross längs Euston Road, Marylebone Road, Grand Junction Road, Kensington Gardens Terrace nach Bayswater Road zu bauende, etwa 4,4 km lange Doppellinie. Von den für den Süden projektirten Erweiterungen ist die wichtigste die 2,1 km lange Doppellinie vom gegenwärtigen Bahnhofe Streatham Hill, über High Road, Streatham bis zur Grenze der Grafschaft; die Baukosten dieser Verlängerung sind auf reichlich 4125000 ℳ. veranschlagt. Die nächst kostspielige Strecke ist die von Bushey Green nach dem Crystal Palace. Die Baukosten einer anderen Strecke vom gegenwärtigen Bahnhofe bei Greenwich durch den Blackwalltunnel bis zur East India Dockstrasse werden auf 1⅓ Millionen Mark geschätzt. Diese Linie wäre die erste Tramwayverbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Themseufer. Bei der Berechnung der Kosten für die im Norden vorzunehmenden Erweiterungen hat der Ausschuss im allgemeinen thierische Zugkraft zu Grunde gelegt, er betont aber in seinem Bericht, dass in den Voranschlägen schwerere Schienen vorgesehen sind, in der Annahme, dass die Gesellschaft sich bald zur Einführung irgend eines elektrischen Betriebes entschliessen werde. Bezüglich der südlichen Erweiterungen empfiehlt der Ausschuss für die drei neuen Linien und die zu legenden Doppelgleise den elektrischen Schlitzkanalbetrieb; die Kostenberechnungen sind dementsprechend aufgestellt.

— **Neue Lokomotiven bei der englischen Nordostbahn.** Die Schnellzüge der Nordostbahn, die zwischen York und Berwick auf der eigenen Linie und von Berwick bis Edinburg auf den Gleisen der nordbritischen Bahn fahren, haben in den letzten Jahren so sehr an Gewicht zugenommen, dass meist zwei Lokomotiven zur Beförderung der Züge verwendet werden müssen. Um dieses ebenso kostspielige wie für die Lokomotiven nachtheilige Verfahren für die Zukunft abzustellen, hat die Bahnverwaltung besondere Schnellzuglokomotiven in Bau gegeben, die an Leistungsfähigkeit alle britischen Lokomotiven übertreffen. Damit werden zum ersten Male Schnellzugmaschinen mit drei gekuppelten Achsen in Dienst genommen. Sie haben ausserdem noch Drehgestelle. Die Triebräder haben 1,855 m Durchmesser und ein Reibungsgewicht von nicht weniger als 44 t; der Kessel hat einen 2,44 m langen Feuerraum und 200 Siederohre von je 0,5 cm Durchmesser und 4,57 m Länge, eine Heizfläche von 13 qm im Feuerraume und von 154 qm in den Rohren oder eine Gesammtheizfläche von 167 qm. Der Dampfdruck beträgt 200 Pfund auf den Quadratzoll, d. i. rund 14 Atmosphären. Der Tender hat drei Achsen und fasst 18170 l Wasser und 5 t Kohle. Vermittelst einer Schaufelvorrichtung kann ausserdem in voller Fahrt Wasser aus Trögen geschöpft werden, die zwischen den Schienen liegen. Auf diese Weise wird die 200 km lange Fahrt zwischen Newcastle und Edinburg ohne Unterbrechung zurückgelegt. Die Züge werden mit Westinghouse- und Vakuumbremse, ferner mit Dampfsandstreuern und Dampfheizung ausgerüstet. Die Lokomotive selbst wiegt 60 t und der Tender 48 t. Probefahrten haben ein ausgezeichnetes Ergebniss geliefert: mit Leichtigkeit wurden 128 km in der Stunde zurückgelegt und eine Fahrt von Newcastle nach Edinburg mit einem aus 24 Wagen bestehenden und hinter dem Tender 340 t wiegenden Zuge soll über alles Erwarten günstig verlaufen sein.

— **Ein schweres Eisenbahnunglück** hat sich am 5. d. Mts. Abends gegen 10 Uhr auf dem Bahnhofe Juvisy-sur-Orge der französischen Orléansbahn ereignet. Es fand ein Zusammenstoss zwischen zwei Eisenbahnzügen statt, die beide in einem Zwischenraume von 5 Minuten von Paris nach Nantes abgelassen waren. 5 Wagen des ersten Zuges wurden zertrümmert. Die Zahl der bei dem Unglück Getödteten beträgt 18, der Verletzten 85.

Ueber die Einzelheiten des Unglücks entnehmen wir den „Berliner N. N." folgendes:

Die Hauptursache soll das furchtbare Gewitter sein, welches ausgebrochen war, ehe der Schnellzug (29) Paris-Le Croisic sich vom Orléansbahnhofe aus in Bewegung setzte. Für diesen Zug hatten sich, wie das während des Sommers am Sonnabend oft vorkommt, so viele Fahrgäste eingefunden, die über den Sonntag auf dem Lande und am Meere frische Luft schöpfen wollten, dass zwei Züge gebildet werden mussten. Der Sonderzug fuhr einige Minuten vor der festgesetzten Zeit, 9 Uhr 40 Minuten, ab, der regelmässige folgte in angemessener Entfernung. Diese ist so berechnet, dass der zweite 7 Minuten nach dem ersten auf der zweiten Station nach Paris, in Brétigny, eintreffen muss. Der Abstand erweitert sich bis Tours auf 11 bis 12 Minuten und bis Angers auf 14 bis 15 Minuten. Vor dem Sonderzuge fuhr ein gemischter Zug, welcher auf allen Stationen anhält und in Juvisy sein sollte, ehe der Sonderzug Paris verlässt. Wegen des von einem gewaltigen Windsturm begleiteten Gewitters hatte dieser gemischte Zug Nr. 243 nur langsam fahren können und war erst wenige Minuten vor 10 Uhr in Juvisy. Er verliess daher diese erste grosse Station nach Paris, als der Sonderzug angefahren kam. Dieser, der in Juvisy nicht anhält, wollte dem Zuge 243 Zeit lassen, sich zu entfernen und auf ein anderes Gleise einzulenken und machte etwa 100 m jenseits des Bahnhofes von Juvisy Halt. 5 Minuten später kam der regelmässige Schnellzug herangebraust, und wie sich nun die Dinge zutrugen, weiss man nicht. Der Stationsvorsteher betheuert, er habe nicht versäumt, dem Schnellzuge 29 die nöthigen Signale zu geben; sie seien aber im Sturmgeheul und unausgesetzten Wetterleuchten von dem Lokomotivführer nicht bemerkt worden. Thatsache bleibt, dass der Schnellzug 29 mit dem Sonderzug zusammenstiess, so dass seine Lokomotive auf den Gepäckwagen des letzteren stiess, ihn zermalmte, in einen Wagen III. Klasse verwüstend hineinfuhr und die nächsten Wagen infolge des Stosses aus dem Gleise hinausschleuderte. Auf dem Bahnhofe in Juvisy hatte man ein donnerähnliches Getöse gehört, es aber dem Gewitter zugeschrieben. Erst die Passagiere, die im strömenden Regen schreckerfüllt herbeigeeilt kamen, klärten das Dienstpersonal über die Wirklichkeit auf, und nun wurde in der Ortschaft Hilfe geholt, die Feuerwehrmannschaft und die Gendarmen. Inzwischen that das Bahnpersonal sein Möglichstes, untersuchte mit Fackeln die Unglücksstätte, legte die stöhnenden Verwundeten auf den Rand des Schienenweges und stellte fest, dass aus den letzten zwei Abtheilen des hintersten Wagens kein Jammerlaut kam, weil nur Leichen und Leichentrümmer darin lagen. Bei näherer Besichtigung fand man inmitten der 18 Todten, Männer, Frauen und Kinder, eine ohnmächtige Frau mit einem 15 Monate alten Kinde. Das Kindchen war nicht einmal geritzt worden. Mittlerweile hatten sich auch der Polizeipräfekt Lépine, der Bautenminister Pierre Baudin und der Vorsteher der Orléansbahngesellschaft eingefunden. Die Verwundeten und die Leichen wurden in der Nacht nach Juvisy gebracht, die letzteren in einem Wartesaal gebettet, die ersteren theils im Bahnhofsgebäude, theils bei Einwohnern gepflegt. In der Morgenfrühe des Sonntags schaffte man die Leichen, deren mehrere noch nicht rekognoszirt werden konnten, nach der Morgue in Paris und es wurden 33 Schwerverwundete in verschiedenen Pariser Hospitälern untergebracht. 52 konnten auf ihren Wunsch nach ihren Wohnungen transportirt werden, darunter mehrere mit Bein- und Armbrüchen und Verletzungen am Kopfe. Der Präsident des Pariser Gemeinderaths, Lucipia, machte im Laufe des Sonntags einen Rundgang durch die Hospitäler, wo die Verwundeten gepflegt werden, und das Gleiche that ein Ordonnanzoffizier des Präsidenten der Republik. Auf der Bahnstrecke Paris-Orléans litt der Sonntagsverkehr unter der Anhäufung des zertrümmerten Fahrmaterials bei Juvisy. Von dem Wagen III. Klasse, der

überfahren worden war, sind nur Holzsplitter und Ueberreste von Kleidungsstücken, einige Spazierstöcke, Strohhüte und dergleichen mehr vorhanden. Vor der Morgue war der Zudrang am anderen Tage ein ausserordentlicher. Ueber 5000 Personen wollten sich erkundigen, ob jemand der Ihrigen unter den Verunglückten war. Um die Leute schneller beruhigen zu können und eine Anhäufung von Neugierigen vor den furchtbar verstümmelten Leichen zu vermeiden, fragte man die Herbeigeeilten, in welcher Klasse ihre Angehörigen zu fahren pflegten. Lautete die Antwort: „In der I. oder II. Klasse", so wurden sie abgewiesen, weil sowohl die Verwundeten als die Getödteten ausschliesslich die III. Klasse benutzt hatten.

Nach späteren Nachrichten hat die Untersuchung bisher noch nicht festzustellen vermocht, ob die Störungen des Dienstes, Versagen der Signale des „Blockes", Auslöschen der Laternen, Fall der Zeichentelegraphen einzig auf das furchtbare Gewitter zurückzuführen sind, das gerade im Augenblick des Zusammenstosses über Paris und Umgebung wüthete, oder ob nicht auch Fahrlässigkeiten des Bahnhofspersonals vorliegen. Die Haltung des Bautenministers Baudin hat wegen seines entschiedenen Eintretens bei den Aufräumungs- und Rettungsarbeiten und seiner unermüdlichen Umsicht während der ganzen Nacht auf dem Schauplatze der Katastrophe allgemeine bewundernde Anerkennung gefunden.

— Der geplante Ausbau der **kleinasiatischen** bezw. vorderasiatischen **Bahnen** mit deutschem Kapital hat unter Vorantritt der englischen Presse auch in vielen russischen Blättern und einigen türkischen Zeitungen einen grossen Sturm erregt. Es wurden die ungereimtesten Beschuldigungen gegen Deutschland vorgebracht, dem man z. B. Vorherrschaftsgelüste über Kleinasien und das vordere Persien nachsagte. In diesen Lärm, dessen Beweggründe, theils Neid, theils Aerger über das schnelle, entschlossene Handeln der deutschen Kapitalisten, sehr an der Oberfläche liegen, tönt nun sehr zur rechten Zeit die Stimme des Sultans selbst. Die Schreier können, wie die „Nat. Ztg." berichtet, aus dessen Kundgebung entnehmen, dass sie ihre Lungen vergeblich angestrengt haben. Aus Konstantinopel wird nämlich von gestern gemeldet:

Der Sultan liess der deutschen Botschaft mittheilen, die Angriffe türkischer Blätter gegen das deutsche Projekt einer Bahn nach Bagdad hätten ihn unangenehm berührt, und er habe den Befehl gegeben, dieselben einzustellen.

Der Sultan konnte natürlich nur von der türkischen Presse reden, aber die englische und russische kann nicht im Zweifel sein, dass auch sie mitgetroffen wird.

— **Neue chinesische Eisenbahn.** Ein belgisches Finanzsyndikat, an dessen Spitze das Brüsseler Bankhaus Brüder Empain steht, hatte den Ingenieur Rouffart nach China entsendet, um eine Eisenbahnkonzession zu erlangen. Diese Mission hat — wie berichtet wird — Erfolg gehabt; das belgische Syndikat erhielt die Konzession für eine 700 km lange Eisenbahn, die das Minengebiet des Schan-Si mit der Linie Peking-Hankau und zwar bei der Station Kai-Fung verbindet. Die Konzessionsurkunde sichert dem Syndikat den Bau und den Betrieb der Linie.

— **Elektrische Strassenbahn in China.** Am 24. Juni wurde in China die erste elektrische Strassenbahn zwischen dem Pekinger Bahnhof Machiapu und dem Südthor Yungtingmen von Peking eröffnet. Diese war bedingt durch die ungünstige Lage des Pekinger Bahnhofes Machiapu, welcher etwa 6 km vom ungefähren Mittelpunkte der Stadt entfernt liegt und bisher mit ihr nur durch eine höchst mangelhafte, unerträglich staubige Landstrasse verbunden war. Die Projektirung und der Bau der elektrischen Bahn wurde der Firma Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin, übertragen. Die ganze Anlage fand ungetheiltes Lob.

— **Erste elektrische Bahn in Ostasien.** Am 26. Mai konnte endlich der Betrieb der elektrischen Bahn in Sönl eröffnet werden, und schon ist man dieser neuzeitlichen Errungenschaft überdrüssig. Gleich nach der Eröffnung wurde — wie der „Hbg. Corr." mittheilt — ein Kind überfahren, wodurch grosse Aufregung und Empörung entstand. Das Volk sammelte sich in Rotten, griff die Führer und Schaffner der Bahn an und misshandelte sie. Viele derselben trugen Verletzungen davon. Die Wagen wurden mit Petroleum begossen, angezündet und alles demolirt und vernichtet. Die Betriebsleitung erbat militärischen Schutz für den weiteren Verkehr, der aber abgelehnt wurde. Sie wandte sich deshalb an die Polizei, aber auch diese ist, da etwa 260 Schutzleute hierzu erforderlich sind, wegen fehlender Mittel nicht in der Lage, Hilfe zu leisten. Weitere Nachrichten fehlen.

## Allgemeines.

— Ueber die Thätigkeit des **preussischen Beamtenvereins** theilt das im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene „Eisenbahn-Verordnungsblatt" folgendes mit:

Der preussische Beamtenverein in Hannover, welcher seine Geschäftsthätigkeit am 1. Juli 1876 eröffnet hat, sucht auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und Selbsthilfe die wirthschaftlichen Interessen des deutschen Beamtenstandes zu fördern. — Zur Aufnahme in den Verein sind berechtigt: Reichs-, Staats- und Kommunalbeamte (einschliesslich der unbesoldeten), Amts- und Gemeindevorsteher, Standesbeamte, Postagenten, ferner Beamte der Sparkassen, Genossenschaften und Kommanditgesellschaften, Geistliche, Lehrer, Rechtsanwälte, geprüfte Architekten und Ingenieure, Redakteure, Aerzte und Apotheker, Thierärzte und Zahnärzte, Offiziere z. D. und a. D., Militärärzte, Militärapotheker und sonstige Militärbeamte, sowie die auf Wartegeld oder Ruhegehalt gesetzten Beamten. Zulässig ist auch die Aufnahme von weiblichen Beamten (z. B. von Lehrerinnen, Aufseherinnen usw.) und von Privatbeamten. Auch Beamte der Standesherrschaften, Wirthschaftsinspektoren und Gutsverwalter, Molkereibeamte, Grubenbeamte, Fabrikbeamte, Beamte der Dampfkesselrevisionsvereine und alle Personen, welche sich im Vorbereitungsdienst zu den oben aufgeführten Beamtenklassen befinden oder im Heere auf Civilversorgung dienen, können in den Verein aufgenommen werden.

Die Frauen, Wittwen und Kinder von Beamten sind in die Lebensversicherungsabtheilung nicht aufnahmefähig, wohl aber können für sie und von ihnen Kapital-, Leibrenten- und Begräbnissgeldversicherungen abgeschlossen werden. Kapitalversicherungen können von jedermann, gleichviel ob er Beamter ist oder nicht, abgeschlossen werden.

Der Verein schliesst Lebens-, Kapital-, Leibrenten- und Begräbnissgeldversicherungen ab und gewährt seinen Mitgliedern Kautions- und andere Policendarlehen.

Die Lebensversicherung behält auch im Kriegsfalle bis zur Höhe von 20 000 ℳ ohne Zahlung eines Prämienzuschlages oder einer Kriegsprämie ihre Gültigkeit.

Der Versicherungsbestand betrug nach dem jetzt erschienenen 22. Geschäftsberichte Ende 1898:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 31 265 | Lebensversicherungspolicen über | 147 503 350 ℳ | Kapital |
| 9 659 | Kapitalversicherungspolicen über | 22 922 650 „ | „ |
| 10 444 | Begräbnissgeldversicherungspolicen über | 4 396 950 „ | „ |
| 51 368 | Policen über | 174 822 950 ℳ | Kapital |

und 1 189 Leibrentenversicherungspolicen über 432 157 ℳ jährliche Rente.

Im Geschäftsjahre 1898 wurde ein Ueberschuss von 1 689 920,64 ℳ oder 33,57 % der Prämien für Lebensversicherungen erzielt.

Das eigene Vermögen des Vereins, welchem direkte Passiva nicht gegenüberstehen, beläuft sich bereits auf 5 583 201,89 ℳ. Aus den Zinsen dieser Fonds können sämmtliche Verwaltungskosten bestritten werden, so dass die ganzen Ueberschüsse den Versicherten zu gute kommen.

Für die ersten 22 Geschäftsjahre sind den Vereinsmitgliedern 7 741 854,20 ℳ Dividende gezahlt worden, wovon auf das Jahr 1898 = 1 132 246,83 ℳ entfallen. In demselben Zeitraum wurden an fälligen Lebensversicherungssummen 8772371,48 ℳ gezahlt. — Die Kapitalversicherung eignet sich auch zu Aussteuer-, Studiengeld- und Militärdienstversicherungen. — In der Sterbekasse kann ein Begräbnissgeld bis zu 500 ℳ auch auf das Leben der Frau und sonstiger Familienangehörigen versichert werden, ohne dass es zur Aufnahme einer ärztlichen Untersuchung bedarf.

Die Direktion des genannten Vereins in Hannover versendet auf Anfordern die Drucksachen desselben unentgeltlich und portofrei, ertheilt auch bereitwilligst jede gewünschte Auskunft.

— **Der Güterverkehr auf den Wasserstrassen Elsass-Lothringens 1880—1897.** Werthvolle Ergänzungen zur amtlichen Statistik des Waarenverkehres auf den deutschen Wasserstrassen bilden die Sondererhebungen über bestimmte Fluss- und Kanalgebiete. Eine hervorragende Stelle unter diesen behauptet wegen ihrer Ausführlichkeit die „Statistik über den Verkehr auf den Kanälen in Elsass-Lothringen." Die Jahresveröffentlichungen unter dem oben genannten Titel erstrecken sich keineswegs nur auf die drei Hauptkanäle, nämlich den Saarkohlen-, den Rhein-Marne- und den Rhein-Rhonekanal, sondern umfassen auch den Verkehr auf der Mosel in Lothringen, auf dem Ill-Rhein-, dem Breuschkanal und den Zweigkanälen des Rhein-Rhonekanals, sowie denjenigen in den Häfen und an den Einbinde- und Umbindestellen der Flösse, also den gesammten Kanal- und Flussverkehr der Reichslande.

Ein allgemeines Bild von der Entwickelung des Waarenverkehres auf den Wasserstrassen Elsass-Lothringens gewährt zunächst die folgende Uebersicht. Es betrug der Gesammtverkehr in Berg- und Thalfahrt:

| | |
|---|---|
| im Jahre 1880 . . . . | 127 902 503 tkm |
| „ „ 1885 . . . . | 151 567 102 „ |
| „ „ 1890 . . . . | 154 364 842 „ |
| „ „ 1895 . . . | 160 590 160 „ |
| „ „ 1896 . . . . | 187 433 852 „ |
| „ „ 1897 . . . . | 190 366 812 „ |

Dieser Verkehr ist also trotz mehrfacher Schwankungen im ganzen erfreulich gestiegen und hatte im Jahre 1897 seinen höchsten Stand erreicht, indem er denjenigen von 1880 um 48,8 % übertraf.

Die alljährlich auf diesen Wasserstrassen beförderten Gütermengen verhielten sich sodann nach den Hauptverkehrsrichtungen, wie folgt. Der Gesammtverkehr betrug Tonnen

| im Jahre | Einfuhr | Durchfuhr | innerer Verkehr | Ausfuhr | zusammen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1880 | 355 495 | 437 116 | 387 490 | 86 121 | 1 246 222 |
| 1885 | 360 539 | 592 759 | 293 438 | 105 257 | 1 351 993 |
| 1890 | 454 381 | 402 950 | 357 787 | 143 852 | 1 358 970 |
| 1895 | 449 482 | 368 032 | 374 514 | 164 755 | 1 356 783 |
| 1897 | 527 565 | 407 877 | 530 749 | 232 496 | 1 698 687 |

Was die einzelnen Waarengattungen anlangt, so überwiegt der Versand von Brennstoffen (ausser Holz und Holzkohle) sowie von Baustoffen (ausser Holz) denjenigen aller übrigen Güter bei weitem, was daraus hervorgeht, dass verschifft wurden

| | 1880 | 1890 | 1895 |
|---|---|---|---|
| | Tonnen | | |
| Brennstoffe (ausser Holz) . . . . | 581 181 | 614 675 | 622 723 |
| Baustoffe (ausser Holz), Erdarten, Gesteine . . . . . . . . . | 428 968 | 477 819 | 466 636 |
| Dünger, Bodenverbesserungsmittel | 24 497 | 28 400 | 23 129 |
| Nutz- u. Brennholz a) in Schiffen | 78 230 | 77 001 | 38 314 |
| Nutz- u. Brennholz b) in Flössen | 60 719 | 31 444 | 4 804 |
| Rohstoffe und Erzeugnisse des Hüttengewerbes . . . . . . . | 41 601 | 104 480 | 151 388 |
| sonstige gewerbliche Erzeugnisse | 4 589 | 7 362 | 17 478 |
| landwirthschaftliche Erzeugnisse, Lebensmittel . . . . . . . . | 23 824 | 17 485 | 32 095 |
| sonstige Güter . . . . . . . . . | 2 613 | 304 | 216 |
| zusammen | 1 246 222 | 1 358 970 | 1 356 783 |

Die Brennstoffe (ausser Holz) bildeten also dem Gewichte nach in jenen drei Jahren 46,6 bezw. 45,2 und 46.0 % aller beförderten Güter, wie dieselben sich denn nebst den Baustoffen wegen ihres grossen Gewichtes im Verhältniss zum Werthe vornehmlich zum Versand auf dem Wasserwege eignen. Unter den Brennstoffen nehmen die Kohlen den Hauptheil ein. Es handelt sich in Elsass-Lothringen um drei Kohlenarten, welche mit einander in Wettbewerb treten: die Saarkohle, die Ruhrkohle und die belgische Kohle; über ihre Absatzverhältnisse an den beiden Hauptverkehrsplätzen Strassburg und Mülhausen gibt nachstehende Uebersicht Auskunft. Es betrug im Jahre 1897 der Eingang

| von | in Strassburg | in Mülhausen |
|---|---|---|
| Saarkohle . . . . . . . . | 57 327 t | 143 979 t |
| Ruhrkohle . . . . . . . . | — | 66 946 „ |
| belgischer Kohle . . . . . . | 53 666 „ | 76 973 „ |
| zusammen | 110 993 t | 287 898 t |

Während demnach in Strassburg Saarkohle und belgische Kohle in annähernd gleichen Mengen auf dem Wasserwege bezogen wurden und Ruhrkohlen auf diese Weise keinen Eingang fanden, betrug in Mülhausen der Bezug von Saarkohle allein die Hälfte der gesammten Kohlenzufuhr zu Wasser; an der anderen Hälfte hatte die belgische Kohle den grösseren Antheil.

— **Telegraph und Telephon in China.** Im Vergleich mit Japan ist China in der Entwickelung der elektrischen Ingenieurkunst weit zurück. Der Telegraph ist im Himmlischen Reiche die einzige Anwendung der Elektrizität, die es zu einiger Bedeutung gebracht hat, und auch er befindet sich noch in höchst primitivem Zustande. Das Telegraphennetz im Innern des Landes wird von der Regierung fast ausschliesslich für ihre eigenen Zwecke vorbehalten, ist aber auch für Handels- und private Depeschen zugänglich. Die Zahl der Linien ist sehr beschränkt, wird aber ergänzt durch die Küstenkabel der Eastern Extension Company, die die Haupthäfen von China unter einander und mit Europa verbinden. Die Landlinien befinden sich in einer dauernden Gefahr vor Angriffen der Eingeborenen, die die Telegraphenstangen umhauen und den Draht stehlen, besonders die Versuchung den Telegraphenstangen gegenüber muss bei dem grossen Holzmangel in den meisten Theilen des Landes bedeutend sein. Der Gouverneur eines Bezirkes, wo dieser Unfug besonders überhand genommen hatte, wusste schliesslich kein anderes Mittel dagegen als einen Erlass, dass, sobald eine Telegraphenstange umgehauen wäre, irgend einem Menschen in der Nachbarschaft der Kopf dafür abgehauen werden würde. Dieses Mittel hat sich als wirksam erwiesen. Die zur Telegraphie benutzten Apparate sind, soweit die Verwaltung seitens der chinesischen Regierung in Frage kommt, ganz veraltet und unzulänglich. In Kanton, der wichtigsten Handelsstadt des Reiches, ist für den ganzen telegraphischen Verkehr nur ein halbes Dutzend Morseapparate vorhanden. Alle Telegraphenbeamten sind Chinesen. Da es kein chinesisches Alphabet gibt, sondern jedes Wort durch ein besonderes Schriftzeichen dargestellt wird, so gibt es nicht weniger als 9 800 verschiedene telegraphische Zeichen. Daraus lässt sich allein ermessen, welchen Schwierigkeiten die Telegraphie in China begegnet. Telephone gibt es in den meisten Vertragshäfen, aber ihre Zahl ist selbst in den grössten dieser Plätze sehr beschränkt. Den lebhaftesten telephonischen Verkehr hat Shanghai, wo aber auch nur 380 Abonnenten und 4 Telephonbeamte sind, die 4 000 Mal täglich angerufen werden. Die verwandten Apparate sind ein altmodisches amerikanisches Fabrikat. Die Telephonbeamten werden verhältnissmässig nicht schlecht bezahlt, denn sie bekommen 60 ℳ monatlich, d. h. doppelt so viel als Elektrizitätsarbeiter in Japan und vier Mal so viel wie die weiblichen Telephonistinnen in Tokio.

(„N. Allg. Ztg.“)

— Ueber die **Unternehmungen der Firma Fried. Krupp in Essen** enthält der kürzlich veröffentlichte zweite Theil des Jahresberichtes der Essener Handelskammer eine Reihe von Angaben, die die Bedeutung dieser grossartigen Werke für das deutsche Wirthschaftsleben scharf hervortreten lassen und deshalb hier wiedergegeben werden.

Zu den Werken der Firma Fried. Krupp gehören zur Zeit: die Gussstahlfabrik in Essen; das Krupp'sche Stahlwerk vormals F. Asthöwer & Co. in Annen i. W.; das Grusonwerk in Buckau bei Magdeburg; 4 Hochofenanlagen bei Duisburg, Neuwied, Engers und Rheinhausen (die Hochofenanlage in Rheinhausen umfasst 3 Hochöfen, deren Produktion in 24 Stunden pro Ofen 230 t beträgt); eine Hütte bei Sayn mit Maschinenbaubetrieb; 4 Kohlengruben, nämlich: Zeche Hannover Schacht I und II, Zeche Hannover III und IV, Zeche Saelzer & Neuack und neuerdings Zeche Hannibal, ausserdem Betheiligung an anderen Zechen; über 500 Eisensteingruben in Deutschland, darunter 11 Tiefbauanlagen mit vollständiger maschineller Einrichtung; verschiedene Eisensteingruben bei Bilbao in Nordspanien; ein Schiessplatz bei Meppen von 16,8 km Länge und mit der Möglichkeit bis auf 24 km Entfernung zu schiessen; 3 Seedampfer; verschiedene Steinbrüche, Thon- und Sandgruben usw.; ausserdem ist der Firma Fried. Krupp vertragsmässig der Betrieb der Schiffs- und Maschinenbau - Aktiengesellschaft „Germania“ in Berlin und Kiel überlassen.

Die hauptsächlichsten Fabrikationsgegenstände der Gussstahlfabrik in Essen sind Geschütze (bis Ende 1898 über 37 000 Stück geliefert), Geschosse, Zünder, fertige Munition usw., Gewehrläufe, Panzerplatten und Panzerbleche für alle geschützten Theile der Kriegsschiffe, Eisenbahnmaterial, Schiffsbaumaterial, Maschinentheile jeder Art, Stahl- und Eisenbleche, Walzen, Werkzeugstahl und anderes.

Zur Gussstahlfabrik in Essen gehören folgende Betriebe: 2 Bessemerwerke mit zusammen 15 Konvertern, 4 Martinwerke, 2 Stahlformgiessereien, Puddelwerke, Schweisswerke, Schmelzbau für Tiegelstahl, Eisengiesserei, Geschossgiesserei, Messinggiesserei, Glühhäuser, Härtekammer, Tiegelkammer, Blockwalzwerk, Schienenwalzwerk, Blechwalzwerk, Laschen- und Federstahlwalzwerk, Federwerkstatt, Pressbau und Panzerplattenwalzwerk, Hammerwerke, Räderschmiede, Herdschmiede, Hufschmiede, Bandagenwalzwerk, Satzachsendreherei, Kesselschmiede, Feldbahnbau, mechanische Werkstatt I, Feilenfabrik, 4 Reparaturwerkstätten, Eisenbahnreparaturwerkstatt, Geschütz- und Munitionswerkstätten, Probiranstalt, 2 chemische Laboratorien, 1 chemisch-physikalische Versuchsanstalt, Werkstätten der Bauhandwerker, Sattlerei, Schneiderei, Dampfkesselanlagen, Elektrizitätswerk, Gaswerk mit 1 einfachen und 2 teleskopirten Gasbehältern von je 5 700, 17 300 und 37 000 zusammen 60 000 cbm Inhalt, Wasserwerk mit 8 verschiedenen Wassergewinnungsanlagen, Fabrik für feuerfeste Steine und Briketts, Kokerei, Steinbrüche, Ringofenziegelei, Feldofenziegelei, lithographische und photographische Anstalt nebst Buchbinderei, Güterexpedition, Fuhrwesen, Telegraphie, Telephonbetrieb, Feuerwehr- und Sicherheitsdienst, Konsumanstalten usw.

Auf der Gussstahlfabrik waren im Jahre 1895 in Thätigkeit: etwa 1 600 diverse Oefen, Schmiedefeuer usw., über 3 000 diverse Werkzeug- und Arbeitsmaschinen, darunter über 1 100 Drehbänke und etwa 400 Bohrmaschinen, 22 Walzenstrassen, 113 Dampfhämmer von 100—50 000 kg Fallgewicht mit zusammen 248 525 kg Fallgewicht, 31 hydraulische Pressen, darunter 2 von je 5 000 t, eine von 2 000 und eine von 1 200 t Druckkraft, 306 stehende Dampfkessel, 458 Dampfmaschinen von 2—3 500 HP mit zusammen 86 561 HP, 467 Krähne von 400—150 000 kg Tragfähigkeit mit zusammen 4 912 650 kg Tragfähigkeit. Die Gesammtlänge der Transmissionen betrug 11 km, die Gesammtlänge der Transmissionsriemen 60 km.

Seit 1895 hat sich die Zahl der Betriebe und Einrichtungen nicht unerheblich vermehrt.

Auf den Hüttenwerken wurden im Jahre 1897/98 im Durchschnitt täglich zusammen etwa 2 400 t Eisenerz aus eigenen Gruben verhüttet. Die Kohlenförderung aus den eigenen Zechen (ohne Hannibal) betrug im Durchschnitt pro Arbeitstag etwa 3 660 t.

Im Jahre 1897/98 wurden verbraucht an Kohlen und Koks: in der Gussstahlfabrik Essen 786 415 t (im Durchschnitt pro Arbeitstag etwa 2 620 t, oder 7 Eisenbahnzüge à 38 Wagen von 10 t), auf den übrigen Werken und eigenen Dampfern usw. 413 195 t, also im ganzen in allen Betrieben der Firma 1 199 610 t oder rund 4 000 t pro Tag.

Der Verbrauch an Wasser auf der Gussstahlfabrik in Essen war im Jahre 1897/98 13 027 806 cbm, was ungefähr dem Wasserverbrauch der Stadt Frankfurt a/M. entspricht. Die Länge der Leitungen zur Vertheilung des Wassers betrug 170,96 km Erdleitungen, 99,22 km Leitungen innerhalb der Gebäude mit 1 345 Wasserschiebern innerhalb der Leitung, 447 Hydranten, 603 Feuerhähnen.

Der Verbrauch an Leuchtgas auf der Gussstahlfabrik in Essen betrug im Jahre 1897/98 17 307 480 cbm (Verbrauch der Stadt Breslau in der gleichen Periode 16 666 300 cbm, der Stadt Düsseldorf 14 371 290 cbm) für 2 527 Strassenflammen, 39 345 Flammen in den Werkstätten, 850 Flammen in den Wohnungen. Die Gesammtlänge der Erdleitung betrug 89,75 km, die Gesammtlänge der inneren Leitungen 230,87 km. Das Gaswerk der Gussstahlfabrik nimmt die sechste Stelle unter den Gaswerken des Deutschen Reiches ein.

Das Elektrizitätswerk der Gussstahlfabrik in Essen hat 3 Maschinenhäuser mit 4 Vertheilungsstationen, 21,26 km unterirdisch verlegte Kabel und 96 km oberirdisch verlegte Lichtkabel und speist 720 Bogenlampen und 5 771 Glühlampen.

Zur Vermittelung des Verkehres auf der Gussstahlfabrik in Essen dienen u. a. ein normalspuriges Eisenbahnnetz mit direktem Gleisanschluss an die Stationen der Staatsbahn Essen Hauptbahnhof, Essen Nord und Berge-Borbeck (der Verkehr mit diesen drei Stationen geschieht zur Zeit durch täglich 50 Züge) mit etwa 57 km Gleisen, 16 Tenderlokomotiven und 621 Wagen; ferner ein schmalspuriges Eisenbahnnetz mit 43 km Gleisen, 22 Lokomotiven und 1 025 Wagen.

Das Telegraphennetz der Gussstahlfabrik in Essen enthält 31 Stationen mit 57 Morseapparaten und 80 km Leitung. Dasselbe ist in Verbindung mit dem kaiserlichen Telegraphenamt in Essen. Der telegraphische Verkehr zwischen der Fabrik und dem Telegraphenamt belief sich im Jahre 1898/99 auf 19 308 abgegebene und angekommene Depeschen.

Das Fernsprechnetz enthält 295 Stationen mit 298 Fernsprechern und 297 km Leitung. Täglich finden im Durchschnitt 925 Gespräche per Telephon statt.

In der Probiranstalt der Gussstahlfabrik in Essen sowie in den Versuchsanstalten des Blechwalzwerkes und Schienenwalzwerkes wurden im Jahre 1898 im ganzen 143 000 Festigkeitsversuche ausgeführt, darunter 101 976 Zerreissproben und 39 142 Biegeproben.

Die Arbeiterkolonien der Gussstahlfabrik in Essen umfassen die Kolonien: Baumhof, Nordhof, Westend, Cronenberg, Schederhof, Alfredshof, Altenhof (für invalide und pensionirte Arbeiter). Mit 80 in Bau befindlichen sind in Essen und Umgegend 4 209 Familienwohnungen für Arbeiter vorhanden.

Zu den weiteren Einrichtungen der Gussstahlfabrik in Essen gehören u. a.: 1 Krankenhaus (der Bau eines zweiten ist begonnen), 2 Barackenlazarethe für Epidemien, 1 Erholungshaus, 1 Arbeiterkaserne, 1 Arbeiterspeiseanstalt, 2 Logirhäuser für je 30 unverheirathete Facharbeiter, 1 Beamtenkasino, 1 Werkmeisterkasino, 1 Haushaltungsschule, 1 Industrieschule für Erwachsene, 3 Industrieschulen für schulpflichtige Kinder, 1 Bücherhalle und anderes.

Nach der Aufnahme vom 1. Januar 1899 betrug die Gesammtzahl der auf den Krupp'schen Werken beschäftigten Personen einschliesslich 3 210 Beamten: 41 750. Von diesen entfallen auf die Gussstahlfabrik Essen 25 133, das Grusonwerk in Buckau 3 548, die Germaniawerft in Kiel 2 726, die Hüttenwerke, Schiessplatz Meppen usw. 10 343.

## Rechtsprechung.

Ergibt sich bei einer dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterliegenden Sendung durch Umkartirung ein niedrigerer Frachtsatz als nach dem veröffentlichten direkten Tarif, so hat der Frachtführer auf den billigeren durch Umkartirung gewonnenen Frachtsatz nur Anspruch, wenn er die Umkartirung ausdrücklich vorschreibt.

Dieser Grundsatz ist in einem soeben veröffentlichten*) Erkenntniss des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 21. September 1898 ausgesprochen. Wir theilen Thatbestand und Gründe nachstehend auszugsweise mit:

Der Berliner Spediteur R. besorgte täglich Güterversendungen von Berlin über Osnabrück nach Vlissingen, für welche bis zum 1. Februar 1898 bei sogenannter „direkter“ Versendung die Frachtsätze des Tarifes vom 15. August 1887 zur Anwendung kamen.

Auf Grund des Tarifes für den rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr vom 1. April 1895 ergaben sich jedoch billigere Frachten im Falle einer „Umkartirung“ der Güter in Osnabrück, und zwar betrug bei Ladungen von 5 000 kg der Unterschied je 0,41 ℳ, bei Ladungen von 10 000 kg je 0,51 ℳ auf 100 kg.

R. schrieb jedoch auch nach dem Inkrafttreten des Tarifes vom 1. April 1895 für die aufgegebenen Sendungen die Umkartirung in Osnabrück nicht vor. Die preussische Bahnverwaltung liess nach wie vor die „direkte“ Sendung stattfinden und erhielt dafür von R. die Frachtsätze des Tarifes vom 15. August 1887, zahlte aber auf vier Reklamationen des letzteren aus den Jahren 1895 und 1896 für die in den Reklamationen angegebenen bis zum 1. November 1895 erfolgten Sendungen diejenigen Beträge zurück, welche sie durch Anwendung des direkten Tarifes statt des Umkartirungstarifes mehr erhalten hatte, ohne in dem Begleitschreiben etwa zu sagen, dass R. künftig die Umkartirung vorschreiben müsse.

Das unterblieb denn auch; vielmehr blieb alles beim Alten. Als aber R. demnächst die inzwischen aufgelaufene weitere Differenz von im ganzen 7 014,92 ℳ zurückverlangte, wurde die Rückzahlung nunmehr verweigert und es kam zur Klage, welche in zweiter Instanz abgewiesen wurde.

Die Revision ist vom Reichsgericht durch Erkenntniss des I. Civilsenats vom 21. September 1898 (Reg. I 192/98) verworfen.

Kläger R. hat seinen Anspruch durch die Behauptung zu begründen versucht, dass der beklagte Eisenbahnfiskus nach den mehrfachen Reklamationen des Klägers in Verbindung mit den Vorschriften des § 51 der subsidiär anwendbaren „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ die Umkartirung der Sendungen in Osnabrück als dem Willen und dem Interesse des Klägers entsprechend habe vornehmen müssen. Die Unterlassung, durch welche die Mehrkosten verursacht, enthalte ein grobes Verschulden, das Beklagter nach dem Art. 6 lit. 1 des „Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr“ vom 14. Oktober 1890 und nach § 51 der angezogenen Verkehrsordnung vertreten müsse.

Beklagter hat dagegen geltend gemacht:

1. Kläger hätte die Umkartirung in Gemässheit des Art. 6 lit. 1 und 7 des Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 ausdrücklich vorschreiben müssen;
2. die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finde keine Anwendung, da die Sendungen auf Grund durchgehender Frachtbriefe aus dem Gebiet des einen Vertragsstaates in das eines anderen befördert seien;
3. in Ermangelung einer Umkartirungsvorschrift habe Beklagter die Wahl des direkten Tarifes im Interesse des Klägers für angezeigt gehalten, um Transportverzögerungen (nach England) zu vermeiden;
4. aus den früheren Reklamationen, die nur aus Kulanz berücksichtigt seien, habe man auf den vermuthlichen Willen des Klägers nicht schliessen können, weil jede Sendung ein für sich abgeschlossenes Ganzes bilde.

Die reichsgerichtliche Entscheidung beruht auf folgenden Erwägungen:

1. Die thatsächlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 liegen unstreitig vor. Dieses Uebereinkommen hat für die von ihm beherrschten Frachtverträge *ausschliessliche Geltung in dem Sinne*, dass die sonst geltenden Rechtsnormen und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung finden, als in dem Uebereinkommen auf sie verwiesen ist, und als es sich um Rechtsfragen handelt, die das Uebereinkommen offen lässt. Demgemäss enthält auch die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November

*) Band 42 d. Entscheid. d. Reichsgerichts S. 24 ff.

1892 die Eingangsbestimmung, dass auf den internationalen Verkehr der deutschen Bahnen die Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung finde, als dieser nicht durch besondere Bestimmungen geregelt sei.

Daher schliesst Art. 6 lit. l des Internationalen Uebereinkommens die Geltung des § 51 lit. l der Verkehrsordnung aus und kann sich Kläger auf letztere nicht berufen.

2. Nach Art. 11 des Internationalen Uebereinkommens erfolgt die Berechnung der Fracht nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatabkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig.

Unmittelbar die Streitfrage, ob die Umkartirung ohne ausdrückliche Vorschrift bahnseitig hätte vorgenommen werden müssen, entscheidende Vorschriften enthält das Internationale Uebereinkommen nicht.

Art. 6 lit. l trifft nicht zu, weil ein Spezialtarif im Sinne des Art. 14 oder des Art. 35 nicht in Frage steht, und Art. 6 lit. l bezieht sich seinem Wortlaut nach nur auf den Fall, wenn eine Wahl zwischen verschiedenen Schienenwegen möglich ist. Es unterliegt indess keinem Bedenken, diese Bestimmung sinngemäss auch auf den Fall anzuwenden, wenn für einen und denselben Transport verschiedene Normaltarife in Betracht kommen.

(Vergl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 212; vergl. Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 98.)

Das entspricht der Natur der Verhältnisse und dafür kann man sich mit Grund insbesondere auch darauf berufen, dass in dem durch die Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen vorgeschriebenen Frachtbriefformulare die 8. Spalte die allgemeine Ueberschrift „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift“ (Tarifs et itinéraires réclamés) erhalten hat.

3. Auch das die Klage abweisende Berufungsgericht nimmt an, dass Art. 6 lit. l Anwendung finde. Es gelangt aber zur Abweisung auf Grund der Annahme, dass die Bahn mit Rücksicht auf die möglichen Transportverzögerungen ohne Verschulden, jedenfalls ohne grobes Verschulden, den direkten Tarif als den für Kläger zweckmässigsten habe ansehen können, und es Sache des Klägers gewesen wäre, die Umkartirung vorzuschreiben, wozu er nach Lage der Sache die dringendste Veranlassung hatte.

4. That er es nicht, so liess das darauf schliessen, dass er die Umkartirung nicht wolle.

5. Eventuell hat sich Beklagter durch Berücksichtigung von vier früheren Reklamationen, ohne anheimzugeben, in Zukunft die Umkartirung vorzuschreiben, nicht damit stillschweigend einverstanden erklärt, auch in Zukunft den Mehrbetrag zurückzuerstatten.

6. Eventualissime würde aus solchem Einverständniss ein rechtlich begründeter Anspruch nicht gestützt werden können, weil die Umkartirung die nothwendige Voraussetzung für die Nichtanwendung des direkten Tarifes war, und die Bahnbehörde sich mithin durch das unterstellte Einverständniss mit der Verbotsvorschrift des Art. 11 des Internationalen Uebereinkommens in Widerspruch gesetzt haben würde. . . .

---

## Bücherschau.

— **Die Schweiz** nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol, herausgegeben von K. Bädeker. 28. Auflage. Leipzig 1899. Verlag von K. Bädeker. 508 Seiten. 8 Mark.

Die schweizerische Verkehrsstatistik hat ergeben, dass unter den Reisenden in der Schweiz die Deutschen weitaus die zahlreichsten sind, zahlreicher als die Schweizer und als die Engländer und Amerikaner zusammengenommen. Ebenso unübertroffen ist bis jetzt die deutsche Reiselitteratur, insbesondere das in dieser die erste Stelle einnehmende Handbuch von Bädeker. Von den 25 verschiedenen Reisebüchern dieses Verlages hat dasjenige über Südbayern und Tirol im vergangenen Jahre als erstes die 28. Auflage erlebt, ihm folgte vor kurzem „Die Schweiz“ zur gleichen Auflagezahl.

Die vergriffene 27. Auflage ist erst vor zwei Jahren erschienen. Trotz des kurzen Zeitzwischenraumes haben sich die Verkehrsverhältnisse derart vervollkommnet, dass die neue Auflage eine Erweiterung erfahren musste. Zur Beibehaltung der handlichen Form des Buches ist ein möglichst dünnes Papier gewählt, ferner die bewährte Zerlegbarkeit beibehalten. Einer der vielen Vorzüge der Bädeker'schen Handbücher besteht darin, dass sie sich stets auf der Höhe der Zeit halten. Früher beanstandete, zu weit gehende geschichtliche und kunstgeschichtliche Mittheilungen sind sachgemäss beschränkt, das den Fremden an Land und Leuten Interessirende ist im wissenswerthen Umfange soweit aufgenommen, als das Verständniss für das Wahrzunehmende es erfordert. Während die Fortführung hier kaum mehr Schwierigkeiten bietet, als eine neue Auflage irgend eines anderen Werkes, so sind diese Schwierigkeiten aber um so grösser bei der Darstellung der Hotel- und Verkehrseinrichtungen, insbesondere bezüglich ihrer Güte und Preise. Trotz aller Anstrengungen, welche andere gewiss nicht zu unterschätzende Reisebücherverlage gemacht haben, gebührt den „Bädekern“ auf diesem Gebiete nach wie vor die Führerstelle.

Auch dem Eisenbahnwesen wird die grösste Aufmerksamkeit gewidmet. Die wichtigsten Bestimmungen über die seit 1. Juni v. J. bestehenden Generalabonnements (vergl. Nr. 59 d. Ztg.) haben Aufnahme gefunden.

Wir glauben hier auf eine andere zweckmässige Reiseeinrichtung der Schweiz aufmerksam machen zu sollen, auf die Verkehrsbüreaus, die Bädeker anscheinend nicht bekannt geworden sind. In allen grösseren schweizerischen Städten bestehen z. Zt. derartige Büreaus, die jedermann unentgeltlich Auskunft über alle den Reiseverkehr betreffenden Fragen, insbesondere betr. Hotels, Fahrverbindungen, Sehenswürdigkeiten, klimatische Verhältnisse usw. ertheilen. In den Büreaus liegen Prospekte aller Art sowie die Fremdenblätter der ganzen Schweiz zu unentgeltlicher Einsicht auf. Die Einrichtung hat sich sehr bewährt und bereits in den grösseren Orten des Elsasses Nachahmung gefunden.

Zur Ergänzung von Bädeker's Angaben über die Hotels dient der vom Schweizer Wirtheverein ausgegebene Hotelführer, welcher in den Verkehrsbüreaus unentgeltlich verabfolgt wird. Das 234 Seiten umfassende, elegant ausgestattete Buch enthält nach Orten alphabetisch aneinandergereiht die Abbildungen und ausführlichen Preisangaben einiger hundert Hotels und Pensionen.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 15. August d. J. wird der an der Strecke Sarnau-Frankenberg (H. N.) zwischen den Stationen Sarnau und Wetter (H. N.) neu errichtete Personenhaltepunkt Niederwetter dem Verkehre übergeben. Die Entfernung beträgt von Sarnau nach Niederwetter 2,5 km und von Wetter (Hess. Nass.) nach Niederwetter 2,2 km.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3105 vom 2. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der königlich preussischen Eisenbahndirektionen und der Direktion Mainz), betreffend Nachforschungen nach dem Verbleib eines Wagens (abgesandt am 9. August d. J.).

Nr. 3124 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 9. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Staatsbahngütertarif der Gruppe V.**
Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. wird die Entfernung zwischen Niedertrebra und Teuchern von 40 in 50 km berichtigt.
Magdeburg, den 8. August 1899. (2143)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 14. d. Mts. wird die als Vollbahn erstellte „Oppelner Umgehungsbahn" dem Betriebe übergeben. Dieselbe zweigt in der Station Groschowitz der bereits bestehenden Bahn Kandrzin-Brieg ab und mündet unterhalb der Station Oppeln zwischen den Stationen Oppeln und Szczepanowitz wieder in dieselbe ein. Die Länge der neuen Strecke von der Station Groschowitz bis zur Einmündung unterhalb der Station Oppeln beträgt 4,44 km. Die neue Strecke dient nur dem Güterverkehr. Neue Stationen ausser der bereits bestehenden Station Oppeln sind an der Strecke nicht errichtet.
Die neue Strecke wird der Betriebsinspektion 1 und der Verkehrsinspektion Oppeln, sowie der Maschineninspektion Kreuzburg O/S. unterstellt.
Kattowitz, den 7. August 1899. (2144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. August d. J. wird voraussichtlich die normalspurige 49,82 km lange Nebenbahnstrecke Angerburg-Goldap mit dem Haltepunkt Angerburger Stadtwald und den Haltestellen Buddern, Benkheim und Bodschwingken dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die zwischen Bodschwingken und Goldap gelegene Haltestelle Grabowen wird erst später eröffnet werden. Der Haltepunkt Angerburger Stadtwald dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr, während die genannten Haltestellen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichtet sind. Sprengstoffe werden auf den neuen Verkehrsstellen nicht abgefertigt. Die Haltestelle Benkheim und die erst später zu eröffnende Haltestelle Grabowen sind mit Gleiswaagen ausgerüstet.
Mit diesem Tage werden die neuen Haltestellen — ausgenommen Grabowen — zunächst in den Gruppentarif I, sowie in die Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen einbezogen.
Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Königsberg i/Pr., den 5. Aug. 1899. (2145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg die Neubaustrecke Angerburg-Goldap mit den Stationen Benkheim, Bodschwingken und Buddern für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Stück- und Wagenladungsgüter-, Vieh- und Fahrzeugverkehr eröffnet. Die an derselben Neubaustrecke gelegene Haltestelle Grabowen wird erst später dem Verkehr übergeben werden.
Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.
Der zum 15. d. Mts. herausgegebene Nachtrag 8 zum Gütertarif der Gruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg — enthält die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der gen. Neubaustrecke sowie der voraussichtlich zum 1. Oktober d. J. zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Landsberg i. Ostpreussen-Rothfliess und bereits früher veröffentlichte Tarifänderungen und Berichtigungen.
Bromberg, den 8. August 1899. (2146)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Güterverkehr.

**Lokalgüterverkehr.**
Am 15. August 1899 treten zu unseren Lokalgütertarifen der Hauptbahnen und der schmalspurigen Lokalbahnen die Nachträge XII und XI in Kraft. (2147)
Ludwigshafen a/Rh., den 9. August 1899.
Direktion
der k. b. pfälzischen Eisenbahnen.

**Saarkohlenverkehr nach Frankreich.**
Die Station Auboué (halte) der französischen Ostbahnen ist für Kohlen- und Kokssendungen nach den an diese Station angeschlossenen Werken mit sofortiger Gültigkeit in den Saarkohlentarif Nr. 21 aufgenommen worden.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
St.Johann-Saarbrücken, 8. Aug. 1899. (2148)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**
Zur Ermässigungsübersicht für den Kohlenverkehr ab Mannheim, Rheinau und Maxau nach Bayern ist auf 1. d. Mts. der III. Nachtrag ausgegeben worden, welcher für einige bayerische Stationen Aenderungen enthält. Exemplare des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu erhalten.
Karlsruhe, den 4. August 1899. (2149)
Generaldirektion.

In dem Waarenverzeichniss des Ausnahmetarifes Nr. 40 für Getreide usw. zur Ausfuhr in den Heften 1 und 5 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifes ist die bisherige Bezeichnung „Mühlenerzeugnisse" durch „Mühlenerzeugnisse aus den vorgenannten Getreidearten" ersetzt worden.
Strassburg, den 2. August 1899. (2150)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband.**
Für die Zeit vom 8. August d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende September d. J., tritt für die Beförderung von todtem Federwild als Schnellzugsgut zwischen Lundenburg K. F. N. B. und Dresden-Altstadt ein Frachtsatz von 2264 ₰ für 100 kg in Kraft.
Die Sendungen dürfen höchstens aus 5 Körben bestehen deren keiner das Gewicht von 25 kg übersteigen darf.
Dresden, den 7. August 1899. (2151)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**
Am 10. August 1899 wird der Güterbahnhof Köln-Bonnthor, welcher jetzt nur dem Wagenladungsverkehr dient, auch für die Abfertigung von Frachtstückgütern in Empfang und Versand geöffnet. Gleichzeitig wird der Güterbahnhof Köln Süd für den Versand von Frachtstückgütern geschlossen, so dass er von dem bezeichneten Tage ab nur noch dem Wagenladungsverkehre dient. Frachtstückgutsendungen für Köln werden von da an, sofern im Frachtbriefe ein anderer Bahnhof nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist, in der Richtung von der Schweiz auf Köln-Bonnthor abgefertigt, unter Anwendung der Frachtsätze für Köln-Gereon.
Am 12. August 1899 wird der Bahnhof Köln-Deutz auch für den Wagenladungsverkehr geschlossen, so dass er bis auf weiteres nur noch dem Eilgutverkehre dient. Vom 13. August 1899 ab wird infolgedessen die Annahme und Auslieferung der Wagenladungen, die auf Bahnhof Köln-Deutz geschieht, ausschliesslich auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen.
Karlsruhe, den 6. August 1899. (2152)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.**
Mit Gültigkeit vom 15 August d. J., längstens aber bis 31. Dezember d. J, tritt für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Breitenau (K. K. St. B.) nach Borsdorf ein Frachtsatz von 170 ₰ für 100 kg in Kraft.
Dresden, am 7. August 1899. (2153)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.**
Für die Beförderung lebender Thiere zwischen der Station Loitzsch-Hohenleuben der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Niederpöllnitz, Oppurg und Orlamünde des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt andererseits gelangen mit Gültigkeit vom 15. August

1899 direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung. Ueber die Höhe derselben ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.
Erfurt, den 5. August 1899. (2154)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Januar 1894.**
Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. bis auf weiteres gelangen für die Beförderung von Holz von Golling nach Endorf direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 7. August 1899. (2155)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. X. 1897.
Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 gelangen für die Beförderung von Kapselscherben in vollen Wagenladungen ab den Stationen Lieben und Prag Oe. N. W. B. und Anglobank sowie Lieben St. E. G. nach bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 7. August 1899. (2156)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft vom 15. Oktober 1897) betr.
Am 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.
München, am 7. August 1899. (2157)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr.**
(Gruppen V/VIII.)
Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. findet der Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von Schiffen im Versande nach binnenländischen Stationen auch Anwendung auf den Verkehr von Rosslau in Anhalt nach Köln-Deutz B. M.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Köln, den 8. August 1899. (2158)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**
Zum Exporttarif für die Beförderung von Kalkiumkarbid mit Bestimmung nach dem Ausland in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg zwischen einer Anzahl schweizerischer Stationen einerseits und den schweizerischen Uebergangsstationen Konstanz, Singen, Schaffhausen, Waldshut und Basel S. C. B. andererseits ist mit Gültigkeit vom 1. September 1899 der Nachtrag I erschienen.
Nähere Auskunft ertheilen die genannten Uebergangsstationen.
Karlsruhe, den 7. August 1899. (2159)
Grossh. Generaldirektion.

Vom 15. August 1899 ab wird der Ausnahmetarif Nr. 22 für Wegebaumaterialien in den Heften 1 und 2 des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs auch auf solche unbearbeitete Steine (rohe Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge und dergl.) ausgedehnt, welche zur Pflasterung der dem öffentlichen Verkehr dienenden, aber nicht mit Reihenpflaster versehenen Wege verwendet werden. Die Pflastersteine des Spezialtarifs III, sowohl bossirte als unbossirte, bleiben nach wie vor von dem Ausnahmetarif ausgeschlossen
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Strassburg, den 4. August 1899. (2460)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 3.**
Zum vorbezeichneten Tarife vom 1. August 1899 ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden. Abzüge derselben sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.
Breslau, den 4. August 1899. (2161)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. August d. J. treten im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) ermässigte Ausnahmesätze für Holz von mehreren Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig nach den Stationen Cavelwisch, Jasenitz, Pölitz, Pommerensdorf, Stettin-Westend, Torney und Zabelsdorf sowie nach Pankow-Schönhausen in Kraft.
Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Bromberg, den 4. August 1899. (2162)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ostdeutsch-ungarischer Verband. Theil II, Heft 1.**
Die im oben bezeichneten Tarif (Seite 14) enthaltene Bestimmung, wonach im Verkehre mit Stationen der ungarischen Nebenbahnen von schwächerem Oberbau bei Benutzung von Wagen mit mehr als 10 t Ladegewicht die Beladung entsprechend einzuschränken und für den Transport gewisser Artikel die Fracht anstatt für das Ladegewicht der Wagen nur für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens aber für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen zu berechnen ist, wird mit sofortiger Gültigkeit auch auf Glassand-, Erz- und Schlackensendungen der Ausnahmetarife 31, 47 bis 52 ausgedehnt.
Gleichzeitig wird diese Bestimmung im Verkehr mit den Stationen Nyustya-Likèr, Rimabánya, Rimanszombat und Tiszolcz der Strecke Feled ausschliesslich-Tiszolcz einschliesslich, auf der nunmehr Wagen mit mehr als 10 t Ladegewicht voll beladen werden können, aufgehoben.
Das Verzeichniss der von der Bestimmung betroffenen Stationen usw. hat demnach zu lauten:

| Station | Ausnahmetarif Nr.: | der Wagen kann nur bis zur Grenze des nachstehend bezifferten Bruttogewichtes beladen werden t |
|---|---|---|
| Alsó-Sajo | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Beszterczebanya | 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18,8 |
| Bettler | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Dobsina | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Gombaszög | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Horka | 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Luczatö | 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Ozd | 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Pelsöcz loco und transit | 26, 27, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Rozsnyó | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Sajo-Ecseg | 47, 49, 50, 51, 52 | 20 |
| Tornalja | 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Uj-Kapella-Batrina | 31 | 22,3 |
| Unyvár | 39 | 18 |
| Zólyom-Brezó | 31, 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |
| Zólyom-Lipcze | 47, 48, 49, 50, 51, 52 | 18 |

Breslau, den 8. August 1899. (2163)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.**
Mit Gültigkeit vom 20. August d. J. werden die Entfernungen
Bodenbach-Aschaffenburg . . . . auf 530 km
Tetschen- „ . . . . . „ 530 „
Bodenbach-Gemünden . . . . . . „ 479 „
Tetschen- „ . . . . . . „ 479 „
herabgesetzt, ferner mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. folgende erhöhte Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B eingeführt:

| | A 1 | B | |
|---|---|---|---|
| Aschaffenburg-Bodenbach | 3,61 | 3,27 | Mark für 100 kg. |
| „ -Tetschen | 3,61 | 3,27 | |
| „ -Warnsdorf | 4,06 | — | |
| Gemünden-Bodenbach | 3,27 | 2,97 | |
| „ -Tetschen | 3,27 | 2,97 | |

Die auf Seite 16 und 18 des Nachtrags V zum Tarifhefte 2 angegebenen Frachtsätze des Spezialtarifs A 2 zwischen Bodenbach, Tetschen einerseits und Aschaffenburg, Gemünden andererseits, sowie die Frachtsätze der Klasse A 1 für Warnsdorf-Gemünden treten am 20. August d. J. ausser Kraft, da sich die Frachtsätze dieser Klassen nach den neuesten Entfernungen niedriger stellen.
Dresden, am 7. August 1899. (2164)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im nordostdeutsch - sächsischen Thiertarif direkte Frachtsätze zwischen Melno, Station der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, einerseits und Bautzen, Dresden = Altstadt, Dresden= Friedrichstadt, Dresden-Neustadt (Leip. u. Schles. Bhf.), Stationen der sächsischen Staatsbahnen, andererseits in Kraft, die bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

Bromberg, den 7. August 1899. (2165)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Getreideverkehr von Stationen der I. k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt nach Bayern.**

(Ausnahmetarif Nr. 1 vom 1. April 1898.)

Das Ausschreiben Nr. 1736 in der Vereinszeitung Nr. 57 (Seite 88) vom 27. Juli 1898 gilt auch für die diesjährige Schifffahrtsperiode.

München, den 3. August 1899. (2166)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.**

Gütertarif Theil II, Heft 3B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 werden die Stationen Assling, Feldmoching, Haar und Westerham in den Ausnahmetarif Nr. 52 für Kleie, Oelkuchen etc. einbezogen.

München, den 7. August 1899. (2167)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden nach den Stationen der Nebenbahn Angerburg - Goldap des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg in vorbezeichnetem Verkehr neue Frachtsätze zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 4. August 1899. (2168)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.**

Mit Gültigkeit vom 10. August l. J. bis auf weiteres werden getrocknete Malztreber bei Aufgabe in Mengen von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen zu den direkten Frachtsätzen des Spezialtarifes III abgefertigt.

Breslau, den 7. August 1899. (2169)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fous.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899 gelangt für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifs vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österreichisch - ungarischen Transitverkehr, nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

| Von | nach Genf transit — für Sendungen nach St. Fous (P. L. M.) — bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold für 1 000 kg |
|---|---|
| Aussig . . . | 52,60 |

Wien, am 31. Juli 1899. (2170)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Erste k. k. priv. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft.**

Mit Gültigkeit vom 15. August l. J. gelangt der Nachtrag II zu den vom Schifffahrtsbeginne 1899 gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarifen für den Eilgut- und Frachtenverkehr zur Einführung.

Derselbe enthält die Aufhebung der Lichtungsspesen (Kataraktenzuschläge) und die Einführung der Schifffahrtsgebühren am „Eisernen Thor“.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei der Direktion in Wien und durch die gesellschaftlichen Agentien zum Preise von 5 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, 8. August 1899. (2171)

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**

Mit Gültigkeit vom 25. August 1899 wird die Station Nürschan der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 25 (Thon, auch Schieferthon, etc.) des vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II, Heft 1 aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze, welche nur dann Anwendung finden, wenn die Transporte unverpackt und in offenen Wagen verladen sind, können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 6. August 1899. (2172)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Personen- und Gepäckverkehr.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Einführung des Nachtrages III zum Personentarif, Theil II, Heft 2.

Mit 1. September 1899 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österr. und den Stationen der im Gebiete der ungar. Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Aenderungen in den Gebühren für Musterkoffer und für Arbeiterfahrkarten, ferner Bestimmungen und Gebühren rücksichtlich der Fahrscheinhefte für Reisen mit Unterbrechungen ab Budapest.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind ab 15. August 1899 zum Preise von 30 Hellern pro Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 7. August 1899. (2173)

## 5. Verdingungen.

**Bahnbau Bütow-Berent.**

Verdingung von Chausseeoberbau.

Der Oberbau von 3 Chausseeverlegungen in Stat. 3, 83 und 126 — im ganzen 500 m lang — 2 760 qm Pflasterung, Herstellung der Sommer- u. Fussgängerwege, ausschl. Lieferung der Pflaster- u. Schottersteine, soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 14. August, Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Verdingungshefte werden gegen Einsendung von 75 ₰ postfrei übersandt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bütow, den 3. August 1899. (2174J)
Königl. Eisenbahnbauabtheilung.

**Verding von Loos II.**

Erd- (rund 4 700 cbm), Mauer- (rd. 3 450 cbm) nebst Chaussirungs- (rd. 2 000 qm), Rohrlege- (rd. 660 m) usw. Arbeiten für die Erweiterung des Bahnhofs Cassel O.

Die Zeichnungen und Verdingungsunterlagen sind vom 9. d. Mts. ab im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes Cassel O. einzusehen, die letzteren sind auch von Herrn Betriebssekretär Bauer daselbst gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Sonnabend, den 19. August d. J., Mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Cassel, den 1. August 1899. (2175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von eichenen bezw. kiefernen und buchenen Brückenhölzern und Bohlen soll öffentlich verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss, Holzlisten und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Dienstag, den 22. August d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2176J)

Frankfurt a/M., den 4. August 1899.
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 62 | 16. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich.

(Schluss aus Nr. 61.)

Die zweite Aktion, welche der 4. Periode das Gepräge aufdrückt, ist auf das Zustandekommen von Lokalbahnen gerichtet.

Bereits in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. Oktober 1879 war der Antrag eingebracht worden, in einem Gesetzentwurfe die Bedingungen festzustellen, unter welchen vom Staat allen jenen Gebieten, die durch den Bau von Sekundärbahnen dem wirthschaftlichen Niedergang entrissen werden könnten, die Herstellung solcher Bahnen zu ermöglichen wäre.

Die Regierung eignete sich den Standpunkt des Antrages an und stellte die Einbringung eines Gesetzes in Aussicht, welches alle Zugeständnisse enthalten werde, die der Staat beim Bau von Nebenbahnen einzuräumen in der Lage sei. Der Gesetzentwurf wurde schon am 20. November 1879 eingebracht.

Das Gesetz wurde unter dem 25. Mai 1880 verlautbart. Seine Gültigkeit sollte mit 31. Dezember 1882 erlöschen, wurde jedoch durch spätere Gesetze bis Ende 1886 verlängert.

Nach diesem Gesetze können im Falle der Konzessionsertheilung seitens der Regierung, ausser wesentlichen Erleichterungen in Bezug auf Bau und Betrieb, Stempel- und Gebührenbefreiungen für Verträge, Aktien und Obligationen usw., sowie die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Kuponstempelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren gewährt werden.

Neben diesen indirekten Begünstigungen sind im Gesetze auch direkte finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung durch Gewährung von Beiträgen in Aussicht gestellt, deren Höhe und Form in jedem einzelnen Falle durch ein besonderes Gesetz zu bestimmen ist.

Die durch das Gesetz vom 25. Mai 1880 eingeräumten Begünstigungen waren im wesentlichen auch vorher schon gewährt worden.

Die Vortheile beschränkten sich also hauptsächlich darauf, dass nunmehr die Ausführung eines jeden einzelnen Projektes nicht mehr an ein Spezialgesetz gebunden war, wodurch das Zustandekommen von Lokalbahnen allerdings wesentlich erleichtert wurde. Dieser Umstand schien denn auch um so mehr geeignet, die dem Eisenbahnwesen entfremdeten Kapitalskräfte wieder zu gewinnen und die Privatunternehmung zu einer lebhaften Thätigkeit anzuspornen, als das Handelsministerium gleichzeitig die weitestgehenden Erleichterungen hinsichtlich der Verfassung und Behandlung der Bauprojekte für Lokalbahnen zugestanden hatte.

Unter dem 17. Juni 1887 wurde ein neues Lokalbahngesetz erlassen, welches nur unwesentliche Aenderungen brachte.

Eine einschneidende Aenderung erfolgte erst durch das Lokal- und Kleinbahngesetz vom 21. Dezember 1894. Dieses verlegt den Schwerpunkt der Aktion aus dem Reichsrathe in die Landtage. In der Begründung sprach die Regierung offen aus, dass angestrebt wurde, künftighin bei Förderung des Lokalbahnwesens das Schwergewicht in die finanzielle Mitwirkung der Königreiche und Länder zu verlegen, von deren Vertretungen und Organen füglich eine genaue Kenntniss der obwaltenden besonderen Verhältnisse, eine richtige Beurtheilung der Bedeutung der einzelnen Bahnprojekte für die Landesinteressen und eine intensivere Fühlung mit den unmittelbaren Interessentenkreisen gewärtigt werden kann, und die demnach vorzugsweise berufen erscheinen, die Finanzirung von Lokalbahnprojekten aus Landesmitteln oder auf Grund einer Landesgarantie zu ermöglichen. Hierbei bringt das Gesetz die Rechte und Pflichten der Länder mit jenen des Staates in eine gesunde, das ganze fördernde Uebereinstimmung.

Das 1894 er Gesetz gliedert sich in zwei Theile; der erste Theil betrifft die Lokalbahnen, der zweite die Kleinbahnen. Unter letztere fallen alle jene dem öffentlichen Verkehr dienen-

den Lokalbahnen von ganz untergeordneter Bedeutung, die ohne Verbindung mit einer Eisenbahn höherer Ordnung oder mit einseitigem Anschlusse an eine solche den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln.

Nach dem 1894 er Gesetze soll sich der Staat in zweifacher Hinsicht an der finanziellen Förderung des Lokalbahnwesens betheiligen; zunächst, indem er durch die Gewähr weitgehender Begünstigungen finanzieller Art die nothwendige, streng ökonomische Gebahrung bei der Anlage solcher Bahnen kräftig unterstützt und die Geldbeschaffung hierfür verbilligt und erleichtert; sodann aber ist auch eine direkte Betheiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung in Aussicht genommen.

An besonderen Begünstigungen werden den Lokalbahnen ausser Steuern- und Gebührenbefreiungen auch die Uebernahme in den Staatsbetrieb unter ausserordentlich günstigen Bedingungen, die Ausführung der nothwendigen Anlagen in den Anschlussstationen, die Beistellung von Bau- und Betriebsmaterialien, Inventargegenständen und Fahrbetriebsmitteln durch die Staatseisenbahnverwaltung gegen Vergütung der Selbstkosten oder unentgeltlich oder gegen Gewährung von Antheilen an der Unternehmung; die Beförderung aller Bau- und Betriebsmaterialien wie der Fahrbetriebsmittel auf den Staatsbahnen zu ermässigten (Regie-)Frachtsätzen und schliesslich die Benutzung von Reichsstrassen zur Anlage der Bahnen eingeräumt.

Die staatliche Einflussnahme gegenüber den Kleinbahnen ist eine sehr beschränkte. Insbesondere bleibt den Unternehmern die freie Festsetzung der Tarife vorbehalten, andererseits sind auch die staatlichen Begünstigungen, wesentlich eingeschränkt (Steuerbefreiung dauert nur 15 Jahre).

Dem Streben des neuen Gesetzes, die Königreiche und Länder in erster Linie für das Lokalbahnwesen zu interessiren und durch ihre thatkräftige Mitwirkung den Bau von Lokalbahnen zu fördern, ist die Landesgesetzgebung in einer Anzahl von Kronländern in vollem Maasse gerecht geworden. Bereits früher waren zunächst in Steiermark, dann in Böhmen und Galizien besondere Gesetze, betreffend die Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, erlassen worden. Das älteste dieser Gesetze ist jenes für Steiermark vom 11. Februar 1890. Nach ihm hat die Ausführung der im allgemeinen Landesinteresse gelegenen Lokalbahnen, falls die Interessenten ausser stande sein sollten, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, durch die Landesvertretung zu geschehen und werden die Bau- und Betriebskonzessionen entweder von dieser selbst erworben oder die von Privatunternehmungen erworbenen Konzessionen zur Durchführung gebracht.

Das für Böhmen erlassene Gesetz vom 17. Dezember 1892 beruht auf anderer Grundlage. Nach ihm soll die Ausführung von Bahnen niederer Ordnung zunächst vom Lande durch Garantirung der Verzinsung und Tilgung der Prioritätsobligationen, durch Gewährung von Darlehen, durch Uebernahme von Prioritäts- oder Stammaktien oder endlich durch die in der Verwaltung des Landes zu bewirkende Durchführung des Baues gefördert werden. Wenn seitens der Interessenten und des Staates oder seitens eines von beiden Theilen Beiträge zu den Baukosten von wenigstens 25 % als verlorener Zuschuss oder gegen Ueberlassung von Stammaktien des Unternehmens zum vollen Nennwerthe zugesichert werden, oder wenn die Verpflichtung übernommen wird, zur Deckung der Zinsen und der Tilgung des Anlagekapitals Beiträge bis zu mindestens 3/8 der erforderlichen Jahresrente zu leisten, so hat das Land entweder durch Garantirung eines bestimmten, 4 % nicht übersteigenden Zinsertrages und der Tilgung der Prioritätsobligationen, deren Gesammtsumme 70 % des Bauaufwandes nicht zu überschreiten hat, oder Gewährung eines verzinslichen Darlehens bis zur selben Höhe, an der Erbauung der Bahn theilzunehmen. Ausserdem kann das Land sich durch Garantirung der Zinsen bis zu 4 % von den zur Ergänzung des Bauaufwandes auszugebenden Prioritätsaktien im vollen Nennwerthe betheiligen. Die Ausführung der Bahnen kann auf Grund eines Beschlusses des Landtages und einer vom Landesausschuss zu erwirkenden Konzession durch das Land erfolgen. Hierbei werden die Baukosten durch Ausgabe von, mit höchstens 4 % verzinslichen Schuldverschreibungen gedeckt. Der Betrieb soll im allgemeinen an die Staatseisenbahnverwaltung oder an eine anschliessende Privatbahn verpachtet werden, oder unbeschadet des gesetz- und konzessionsmässigen Einlösungsrechtes des Staates für Rechnung der Bahngesellschaft oder des Landes in dessen Regie geführt werden.

Das Landesgesetz für Galizien vom 17. Juli 1893 ist im wesentlichen dem Gesetze für Böhmen nachgebildet. Aehnliches gilt auch von denjenigen Landesgesetzen zur Förderung des Eisenbahnwesens niederer Ordnung, welche dem neuen Lokalbahngesetze nachgefolgt sind.

Im Zusammenhange mit der Förderung des Lokalbahnwesens stehen auch einige Landesgesetze, welche die Bewilligung der Benutzung öffentlicher, nichtärarischer Strassen und Wege zur Anlage für Eisenbahnen betreffen.

Unter den sozialpolitischen Gesetzen der letzten Periode, welche für das Eisenbahnwesen von Bedeutung sind, sei vor allem das Gesetz vom 28. Dezember 1887 genannt, welches die obligatorische Unfallversicherung der Arbeiter unter Heranziehung der Betriebsunternehmer zur Leistung von 90 % der für ihre versicherten Arbeiter entfallenden Versicherungsbeiträge einführte. Dieses Gesetz hatte nur jene Eisenbahnbediensteten der Versicherungspflicht unterworfen, auf welche das Gesetz vom 5. März 1869 (über die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für körperliche Verletzungen und Tödtungen) mit Rücksicht auf ihre Beschäftigung ausserhalb des Verkehres keine Anwendung findet, sodass sich die Versicherungspflicht im wesentlichen auf die Arbeiter des Eisenbahnbaues, des Werkstättendienstes und sonstiger Nebenanlagen des Bahnbetriebes beschränkte.

Durch Gesetz vom 20. Juli 1894 wurde die Unfallversicherung der Eisenbahnarbeiter auf die gesammten Betriebe der Eisenbahnen ausgedehnt, gleichviel mit welcher Kraft sie betrieben werden.

Bereits im Jahre 1889 war im Sinne des Unfallversicherungsgesetzes die Errichtung einer besonderen berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen erfolgt.

Nach dem Gesetze vom 30. März 1888, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, werden alle in Gemässheit des Gesetzes gegen die Folgen von Betriebsunfällen versicherten Arbeiter und Betriebsbeamten im Privatbetriebe sowie alle beim Eisenbahnbetriebe Beschäftigten für den Krankheitsfall unter Heranziehung der Betriebsunternehmer versichert.

Die bereits früher bei der Mehrzahl der Bahnen bestandenen Krankenkassen wurden in Arbeiterkrankenkassen im Sinne des genannten Gesetzes umgestaltet.

Von einschneidender Bedeutung für die Eisenbahnen ist das Gesetz vom 25. Oktober 1896, betreffend die direkten Personalsteuern und insbesondere das vierte Hauptstück dieses Gesetzes, betreffend die allgemeine Erwerbsteuer, welcher nach der ausdrücklichen Bestimmung des Gesetzes nicht blos die Privat-, sondern auch die Staatsbahnen unterliegen.

Die Frage der Einführung einer Eisenbahntransportsteuer, wie solche in Ungarn bereits seit dem Jahre 1875 besteht, beschäftigte die österreichische Regierung seit dem Jahre 1890 wiederholt. Schon im Jahre 1892 trug sich das Ministerium mit diesem Gedanken. Die Regierung liess sich aber durch die abfällige Beurtheilung, welche das Projekt erfuhr, bestimmen, dasselbe fallen zu lassen.

Im Jahre 1897 kam die Regierung auf das Projekt der Transportsteuer zurück und überreichte in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 12. Oktober 1897 einen einschlägigen Gesetzentwurf. Die eingebrachte Gesetzvorlage gelangte infolge vorzeitiger Schliessung der Session nicht mehr zur Verhandlung und wurde seitdem nicht wieder eingebracht.

Anbelangend das Transportrecht, ist vor allem das Gesetz vom 27. Oktober 1892 zu erwähnen, auf Grund dessen die Einführung des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr erfolgte, und der Regierung die Ermächtigung ertheilt wurde, bei der im Verordnungswege erfolgenden Feststellung oder Abänderung des Eisenbahnbetriebsreglements für den inneren Verkehr die Bestimmungen desselben mit allen oder nur einzelnen Vorschriften des obigen Uebereinkommens in Uebereinstimmung zu bringen, auch wenn diese Vorschriften von den Anordnungen des Handelsgesetzbuches abweichen. Auf Grund dieser Ermächtigung erliess die Regierung unter dem 10. Dezember 1892 ein neues Betriebsreglement für die im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder unter vollständiger Uebernahme der Grundsätze des Internationalen Uebereinkommens, insbesondere der Haftung für den Werth des Frachtgutes in Verlust- und Beschädigungsfällen (gegenüber der früheren Haftung für bestimmte Höchstsätze), der Einführung der Deklaration des „Interesses an der Lieferung“, statt der früheren Werth- und Lieferzeitversicherung usw. In dem Ausschlusse der früheren Höchstentschädigungssätze liegt eine Abänderung des Handelsgesetzes, ebenso in einigen anderen Punkten, so bezüglich der Berechnung der Entschädigung in Beschädigungs- und Verlustfällen nach dem Werthe des Gutes am Versandorte, dann bezüglich des Verfügungsrechtes über das Gut und des Pfandrechtes an demselben.

An dieser Stelle sei auch der Entwickelung gedacht, welche die internationale Eisenbahngesetzgebung unter Mitwirkung Oesterreichs gefunden hat (Reblauskonvention, technische Einheit, Berner Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr usw.).

Die Rücksicht auf den beschränkten Raum gestattet es nicht, die vorstehende Aufzählung des Gesetzmaterials, welches Röll in seiner Arbeit auf Grund sorgfältiger Quellenstudien behandelt, weiter auszudehnen und möge hier nur noch das Resumé mitgetheilt werden, welches Röll am Schlusse seiner Arbeit über die bisherige Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Oesterreich gibt. Letztere ist, wie Röll ausführt, noch weitaus nicht zu einem organischen Abschlusse gelangt, und es harren noch manche grosse legislatorische Aufgaben auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ihrer Lösung. Zu diesen zählt insbesondere eine zeitgerechte Reform der Eisenbahnbetriebsordnung und des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, welche Gesetzwerke noch immer in Geltung stehen, ungeachtet sie in vielen Beziehungen bereits veraltet sind und ihre Reform vom Parlamente wiederholt betrieben und von der Regierung bei verschiedenen Gelegenheiten als dringlich erkannt wurde.

Wenn es bisher nicht gelang, eine solche Reform in die Wege zu leiten und man sich vorläufig darauf beschränkte, durch Spezialverfügungen die unhaltbar gewordenen Bestimmungen den Anforderungen der modernen Eisenbahnverhältnisse anzupassen, so mag dies zunächst auf die, einer umfassenden gesetzgeberischen Thätigkeit ungünstigen allgemeinen Verhältnisse und, soweit die Eisenbahnbetriebsordnung in Betracht kommt, auch auf die Schwierigkeiten zurückzuführen sein, welche darin liegen, dass die Aenderung der Betriebsordnung nach den bisher geltenden Bestimmungen nur im Einverständnisse mit der ungarischen Reichshälfte durchgeführt werden konnte.

Abgesehen von der Betriebsordnung und dem Konzessionsgesetze sind auch manche andere, das Eisenbahnwesen betreffende Gesetze infolge der mächtigen Entwickelung des Eisenbahnwesens unzulänglich geworden, so unter anderem das Haftpflichtgesetz, dessen Ausdehnung namentlich auf die mit elektrischer Kraft betriebenen Eisenbahnen einem dringenden Bedürfnisse entsprechen würde, die auf der Zoll- und Staatsmonopolsordnung vom Jahre 1835 beruhende Verordnung vom 18. September 1857 über das Zollverfahren im Eisenbahnverkehre usw. Es braucht nicht geleugnet zu werden, dass eine Ausgestaltung der österreichischen Eisenbahngesetzgebung auch in anderen Beziehungen, so namentlich auf betriebstechnischem und sozialpolitischem Gebiete wohl erwünscht wäre. Indessen darf hierbei nicht übersehen werden, dass ein vorzeitiges Eingreifen der Gesetzgebung nur geeignet wäre, die sachgemässe, den wirklichen Bedürfnissen entsprechende Weiterbildung des Eisenbahnwesens zu stören. Dass die österreichische Regierung zeitgerechte Reformen auf dem Gebiete der Eisenbahngesetzgebung nicht verabsäumt, hat sie durch ihre Initiative bei einer Reihe von hochbedeutsamen Gesetzen bewiesen, unter welchen nur das Eisenbahnbücher- und Kuratorengesetz, dann das Gesetz über die Enteignung zu Eisenbahnzwecken genannt werden mögen. Nicht minder bedeutsam ist die gesetzgeberische Thätigkeit, soweit sie sich auf die Durchführung des Staatsbahnsystems sowie auf die Förderung des Lokalbahnwesens bezieht. Von besonderer Tragweite ist auch die Mitwirkung Oesterreichs an der Ausgestaltung des internationalen Eisenbahnrechts durch Beitritt zu den Berner Vereinbarungen über die technische Einheit und über das internationale Transportrecht. Zu diesen und anderen Gesetzen, welche für die Fortbildung des Eisenbahnrechts und seiner Institutionen volle Würdigung verdienen, gesellt sich eine zahllose Reihe von Verordnungen. Es wäre ein Unrecht, wollte man verkennen, dass auch auf dem Gebiete der Verordnungen Hervorragendes geschaffen wurde. Es genügt in dieser Beziehung, die dem neuesten Stande der Wissenschaften entsprechenden Verordnungen über die Verfassung der Bauprojekte, über Brückenproben, über die Bauart der Fahrbetriebsmittel, die Grundzüge der Verkehrsvorschriften, die Signalordnung, das Betriebsreglement, die Sprengmittelverordnung usw. zu nennen. Allein ebenso unleugbar ist es, dass die Verordnungsgewalt bei Hinausgabe von Vorschriften aus Anlass von einzelnen Fällen nicht immer das richtige Maass gehalten hat und dass mit Rücksicht auf den ausserordentlich angewachsenen Umfang der Verordnungen eine Uebersicht derselben immer schwerer wird. Es wäre deshalb nach Ansicht des Verfassers lebhaft zu begrüssen, wenn die in Kraft stehenden Verordnungen einer sorgfältigen Durchsicht unterzogen, alle irgend entbehrlichen Vorschriften ausgeschieden und die übrigen systematisch zusammengefasst würden. Eine solche Neubearbeitung der Verordnungen in Eisenbahnsachen, sowie andererseits die durch die ausserordentliche Entwickelung des Eisenbahnwesens gebotene organische Ausgestaltung der Eisenbahngesetzgebung eröffnen ein weites Feld gesetzgeberischer Thätigkeit in Eisenbahnsachen. Möge es — mit diesen Worten schliesst die Röll'sche Arbeit — dem Zusammenwirken der betheiligten Faktoren gelingen, diese Aufgaben ungeachtet der entgegenstehenden Schwierigkeiten in nicht zu ferner Zeit und dergestalt zu lösen, dass die österreichische Eisenbahngesetzgebung in noch erhöhtem Maasse als bisher dem Eisenbahnwesen zum Schutze und zur Förderung gereiche!

# Amerikanische Eisenbahnverhältnisse.

In letzter Zeit ist die Aufmerksamkeit in besonderer Weise dadurch auf die amerikanischen Eisenbahnverhältnisse gelenkt worden, dass man der preussischen Staatsbahnverwaltung die Abwickelung des Güterverkehres, wie sie von einigen der grössten Eisenbahngesellschaften des amerikanischen Ostens mit Hilfe besonders tragfähiger Güterwagen angeblich gehandhabt werde, als Muster vorgehalten hat. Ist schon diese Lobeserhebung auf das gebührende Maass zurückgeführt worden (vergl. Nr. 38 und 58 d. Ztg.), so interessirt es doch auch, eine andere Seite des amerikanischen Eisenbahnwesens einmal wieder und zwar in amerikanischer Beleuchtung zu beobachten, eine Seite bei der die Mängel der jenseits des Ozeans herrschenden, fast absoluten Schrankenlosigkeit privater Interessen wohl am deutlichsten hervortreten: die Behandlung der Eisenbahntarife.

Schon lange ist es bekannt, dass trotz aller Gesetze, die die Begünstigung einzelner den Eisenbahngesellschaften verbieten, Unregelmässigkeiten dieser Art tagtäglich und auf allen Linien vorkommen, ohne dass die Behörden des Bundes und der Einzelstaaten dem Unfug wirksam zu steuern vermögen. Die Aufsicht des Bundes, wie sie in dem Bundesverkehrsgesetz (Interstate Commerce Law) von 1887 geordnet worden ist, erstreckt sich bekanntlich auf den die Grenzen eines Einzelstaates überschreitenden Verkehr, den Interstate Commerce; die zur Handhabung des Gesetzes eingesetzte Behörde, die Interstate Commerce Commission, ist aber einer eigenen Initiative nur in sehr geringem Umfange fähig und ganz überwiegend auf die Prüfung der von aussen ihr mitgetheilten Uebelstände angewiesen, selbst darin noch durch den von den Betroffenen fast regelmässig zur Entscheidung der Zuständigkeit angerufenen Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten beschränkt. Dieser nicht bedeutenden Befugniss entspricht die Zusammensetzung des Verkehrsamtes; nur fünf Mitglieder, vom Präsidenten der Vereinigten Staaten je auf sechs Jahre ernannt, haben entscheidende Stimme — eine geringe Anzahl, wenn man bedenkt, dass das Eisenbahnnetz der nordamerikanischen Union rund 300 000 km umfasst und über weite Gebiete verschiedenster Wirthschaftsstufen sich erstreckt. Allerdings haben die fünf Kommissare in der Anstellung von Hilfskräften ziemlich freie Hand, und im Jahre 1897/98 waren auch nach dem letzten Jahresbericht etwa 120 Beamte dauernd und noch 20 zeitweise in dem Bundesverkehrsamt thätig, darunter neun, die man vielleicht nach deutscher Bezeichnung als Oberbeamte charakterisiren könnte*); immerhin kann dies Beamtenpersonal die Entscheidungen des Amtes nur vorbereiten, nicht selbständig vorgehen; rechtlich und auch thatsächlich haben die fünf Kommissare ihr Augenmerk auf das ganze weite Gebiet der Union zu richten, so dass also von einer wirksamen, durchgreifenden Aufsicht des Bundes nicht wohl gesprochen werden kann.

Die Beaufsichtigung des innerhalb eines Einzelstaates verbleibenden Verkehres ist Sache jeden Einzelstaates, und 30 Staaten (nach v. d. Leyen in Nr. 75 Jahrg. 1898 d. Ztg.) haben auch Gesetze zur Regelung des internen Eisenbahnverkehres erlassen und Aufsichtsbehörden, Railway Commissions, eingesetzt; 17 Staaten, darunter Pennsylvanien mit über 16 000 km Eisenbahn, haben sich aber dieser — europäisch gesprochen — Pflicht bisher entzogen, und auch die eingesetzten Aemter stehen, wenn sie auch durch regelmässige Besprechungen unter einander Fühlung halten, doch weder unter sich noch mit dem Bundesverkehrsamt in organischer Verbindung, so dass überaus grosse Verschiedenheiten in der rechtlichen und thatsächlichen Behandlung der Eisenbahnen selbst unter Nachbarstaaten bestehen. Auch die schon eingerichteten Eisenbahnämter der Einzelstaaten haben aber thatsächlich nur eine überaus geringe Macht, sie sind nicht imstande die Durchführung der Aufsichtsbestimmungen zu sichern. Wie dieser Missstand in Amerika selbst empfunden wird, das tritt wieder deutlich aus einem Bericht hervor, den jüngst das Eisenbahnamt des Staates Texas über Tarifverletzungen der ihm unterstehenden Eisenbahnen veröffentlicht hat; und dass diese Beobachtungen zu verallgemeinern sind, das zeigen die recht bezeichnenden Ausführungen, die das angesehene amerikanische Fachblatt „The Engineering News“ (1899 Nr. 27) an die Vorschläge jenes Berichtes anknüpft.

Das Eisenbahnamt hatte für das Jahr 1897/98 besondere Aufmerksamkeit der Gewährung von Freikarten und von — gesetzlich verbotenen — Frachtermässigungen gewidmet. Es ergab sich, dass von 29 in Texas liegenden Eisenbahnen, die 8 673 Meilen = rund 91 % des Gesammtnetzes von Texas umfassen, nicht weniger als 177 678 Freikarten, darunter 4 730 Dauerkarten, im Beobachtungsjahre ausgegeben sind; wieviel Einnahme den Bahnen dadurch entgangen ist, hat sich leider nicht feststellen lassen. Empfänger der Freikarten waren 45 909 Angestellte anderer Bahnen, mit denen ein Austauschverkehr bestand; 103 421 Angestellte der berichtenden Bahnen selbst und Angehörige, 24 587 Zeitungsredakteure, öffentliche Beamte und andere Personen. — Der Bericht findet diese Zahlen erstaunlich hoch und fordert im Interesse der Allgemeinheit ein nur die nothwendigen Ausnahmen freilassendes Verbot der Freikarten. Denn sie stellten, so wird ausgeführt, eine ungebührliche Belastung des voll bezahlenden Publikums zu Gunsten einer kleinen Minderheit dar, und zwar gerade einer Minderheit, die sehr wohl zahlungskräftig sei. Die öffentlichen Beamten und die anderen Männer des öffentlichen Lebens sollten durch die Gewährung von Freikarten für die betreffende Bahn günstig gestimmt werden; denn nur so lange sie von Einfluss auf die Gesetzgebung seien oder der Bahn besondere Vergünstigungen verschaffen könnten, erhielten sie die Karten. Kaufleute sollten durch die Vergünstigung bestimmt werden, ihre Waarentransporte über diese Bahn zu leiten, so dass also die nicht bevorzugten Händler thatsächlich um den für ihre eigenen Fahrten sich ergebenden Betrag theurerer verfrachten müssten und in der Konkurrenzfähigkeit geschwächt würden. Eine Beschränkung dieses Unwesens würde eine Herabsetzung der allgemeinen Tarife ohne Schädigung der Bahnen ermöglichen.

Die Bestrafungen wegen unerlaubter Frachtermässigungen beziehen sich nur auf 135 Fälle; es sind aber auch nur fünf Bahngesellschaften — deren Umfang wird leider nicht angeführt — daran betheiligt, und die Verfolgungen waren auf eine kurze Zeit beschränkt. Eine grosse Anzahl von Fällen festgestellter Gesetzesübertretung ist ausserdem noch zurückgestellt worden, bis Wiederholungen vorkommen. Die Feststellung der Ungesetzlichkeit machte stets grosse Schwierigkeiten; selbst die eidliche Vernehmung der Bahnangestellten führte nicht zum Ziel, und da auch die Verfrachter die Auskunft meist verweigerten, so musste das Eisenbahnamt schliesslich sich entschliessen, durch Sachverständige die Bücher der Bahngesellschaften untersuchen zu lassen und auf alle möglichen anderen Weisen die erforderlichen Angaben zu sammeln, ehe es einschreiten konnte. Leider sind in dem Auszuge der „Engineering News“ Beispiele für die Formen, in denen die Gesetze umgangen werden, nicht angeführt; es sei deshalb daran erinnert, dass nach einer von Rank (in Nr. 68 Jahrg. 1898 d. Ztg.) auszugsweise wiedergegebenen Schrift des damaligen Präsidenten der Central Railroad and Banking Company of Georgia Fälle vorgekommen sind, in denen der Verfrachter absichtlich einen Empfangschein über ein

*) Dies sind der Sekretär und sein Assistent, in deren Händen die laufende Geschäftsführung liegt; der Statistiker, jetzt Professor Adams nebenamtlich, und sein Assistent; der Auditor (etwa mit Kassenkurator zu übersetzen); drei law clerks und ein diesen im Gehalt gleich stehender special agent ohne nähere Bezeichnung.

grösseres Quantum Gut, als er aufgegeben hatte, erhielt und dann den Werth des angeblich verloren gegangenen Gutes sich auszahlen liess, thatsächlich also eine Frachtermässigung genoss. Auch gegen diese die Allgemeinheit schädigenden Manipulationen fordert der Bericht des Eisenbahnamtes verschärfte Gesetzesvorschriften.

„The Engineering News" schliessen sich dem Urtheil über alle diese Vergünstigungen rückhaltlos an; sie betonen auch, dass die Eisenbahnen aus sich heraus dem Unwesen nicht wirksam steuern könnten, da sie sonst wohl sich dem Einnahmeausfall nicht unterziehen würden, und dass deshalb die gesetzgebenden Faktoren eingreifen müssten. Aber — fügt das Blatt hinzu — Gesetze lassen sich wohl gegen die Gewährung von Freikarten und von Frachtvergünstigungen machen, und thatsächlich bestehen ja auch schon eine grosse Anzahl solcher Gesetze; die Schwierigkeit liegt nur darin, die Eisenbahnen zur Befolgung dieser Gesetze zu zwingen. Dazu würde eine Verstärkung der Machtstellung der Eisenbahnämter erforderlich sein, die zu schweren Bedenken Anlass gebe, da nicht sicher sei, ob nicht die Macht in ungeeignete oder skrupellose Hände einmal kommen und dann gemissbraucht werden werde. Immerhin hält auch die amerikanische Zeitschrift die von der Texas Railway Commission wieder aufgerührte Frage für überaus wichtig, und weist die Eisenbahnämter der anderen Staaten ausdrücklich auf das von der texassischen Behörde gegebene Beispiel zur Nachahmung hin; denn „zuzulassen, dass die Uebung der Gewährung von Freikarten und geheimen Frachtermässigungen fortgesetzt werde, d. h. die Kräfte verstärken, die schon jetzt auf eine Vergrösserung der grossen Vermögen auf Kosten der kleinen hinarbeiten". Die Leser dieser Zeitung wird es aber interessiren, einmal zahlenmässig und aus sicherlich nicht voreingenommenem Munde zu erfahren, in welchem Umfange die Grundlage jeder gedeihlichen Entwickelung, die gleichmässige Behandlung aller Bevölkerungsgruppen durch die Eisenbahnen, als der wichtigste Faktor jeglichen Fortschrittes, in Amerika erschüttert ist; wenn schon in einem Staate, der sein Aufsichtsrecht ausübt, so zahlreiche Fälle von Ungleichheiten vorkommen können, wie mag es dann erst in den Staaten ohne staatliche Eisenbahnaufsicht aussehen! Freilich ist das Bedenken der amerikanischen Zeitschrift, der diese Angaben entnommen sind, auch nicht von der Hand zu weisen; es ist in der That fraglich, ob nicht bei der Natur des amerikanischen Wahlbeamtenthums die Gefahr einer Verstärkung der Macht der Eisenbahnämter die Schäden, die aus der mangelhaften Aufsicht entspringen, mehr als aufwiegt. Wd.

---

## Verspätungen auf den französischen Eisenbahnen.

Der neue Minister der öffentlichen Arbeiten in Frankreich, Herr Baudin, hat sich veranlasst gesehen, die Frage der zahlreichen, auf den französischen Eisenbahnen vorkommenden Verspätungen aufzugreifen*) und einer der bekanntesten und angesehensten Abgeordneten der Deputirtenkammer, Herr Camille Pelletan, erhebt zur Sache in dem Pariser Blatte „Matin" überaus bewegliche Klagen. Man wird annehmen dürfen, dass er als Provençale von der Eigenschaft seiner speziellen Landsleute, die Alphonse Daudet im „Tartarin de Tarascon" usw. so schön schildert, nämlich von der Neigung zur Uebertreibung, nicht frei ist. Doch liegen auch anderweitige Zeugnisse genug vor, welche ergeben, dass thatsächlich gerade auf dem Gebiete der Verspätungen die französischen Eisenbahnen nicht einwandfreie Zustände aufweisen.

Hören wir indess Herrn Pelletan. Er erklärt, die Verspätungen seien wenigstens auf gewissen Netzen bis zu einem wirklich unerträglichen Grade gediehen; er kenne einen Marseille benachbarten Bahnhof, wo er Serien von Zügen habe defiliren sehen, deren jeder, ganz nahe beim Ausgangsbahnhofe, eine Stunde und mehr nach der reglementsmässigen Zeit passirte. „Ein solcher Missbrauch hat nicht nur eine Reihe von Unannehmlichkeiten für die Reisenden zur Folge, die zum Schaden ihrer Geschäfte mitten in der Nacht ausgeschifft werden, während sie zu einer bequemen Stunde anzukommen gedachten, oder manchmal sogar die Anschlusszüge versäumen und kläglich auf einem Verbindungsbahnhofe sitzen bleiben; die Gefahren, welche der Missbrauch für das Leben der Reisenden nach sich zieht, stechen sofort ins Auge. Eine Anzahl von Unfällen haben Verspätungen dieser Art zur Ursache gehabt; es ist nicht übertrieben zu sagen, dass sie mörderisch werden können."

Andere Verspätungen, welche nicht nur auf die Abfahrt, die Aufenthalte und auf die Schnelligkeit der Züge, sondern selbst auf die ganze Organisation des Dienstes zurückzuführen seien, hätten weniger tragische, aber doch sehr ernste Folgen; so betreffs der als Eilgut beförderten Waaren, Lebensmitel, wie Fische, Früchte, Gemüse; man wisse wohl, wann man sie den Eisenbahnwagen anvertraue, aber niemals, wann sie ankommen werden. Herr Pelletan schildert humoristisch und wohl auch phantastisch, wie er als Vertreter der Provence das dortige Leibgericht, die bouillabaisse (eine Art Fischsuppe), höchst verehre, darauf aber verzichten müsse, weil, wenigstens nach seinen persönlichen Erfahrungen, die dazu nöthigen unglücklichen Mittelmeerfische durchschnittlich unter vier Malen drei Mal eine Woche zu spät in verfaultem Zustande ankämen. Mehr noch als mit dem Fischfange beschäftige sich ein erheblicher Theil der provençalischen Bevölkerung mit dem Anbau von Pfirsichen, Erdbeeren, frischen Gemüsen usw. „Man versucht, sie nach Paris zu expediren, und ich höre ein Konzert von verzweifelten Klagen. Alle Augenblicke kommt all' das entweder schon verdorben oder zu spät an, um denselben Tag verkauft zu werden. Daraus ergeben sich grausame Verluste für arme und arbeitsame Volkskreise, ja sogar ein Zwangsstillstand in der Entwickelung der Handelsbewegung und einer wirthschaftlichen Produktion, welche eine beträchtliche Ausdehnung gewinnen könnten. Denn was können die unglücklichen Versender unterwegs verdorbener Waaren machen? Etwa gegen die Eisenbahngesellschaften klagen? Wie sollte ein Bauer in irgend einem verlorenen Dorfe der Provence sich in Paris einen Advokaten verschaffen und gegen die übermächtigen Kompagnien ankämpfen! Letztere würden die schlechteste Sache von Prozedur zu Prozedur, von Jurisdiktion zu Jurisdiktion schleppen, und vielleicht schliesslich den Prozess verlieren, aber doch jeden anderen abgeschreckt haben, mit ihnen wieder anzubinden. Eine der schädlichsten Folgen unseres überlebten Prozessganges und unserer skandalösen Gerichtskosten ist es, dass thatsächlich eine solche Organisation dem Kleinen das Recht auf Gerechtigkeit nimmt."

Man sieht, Herr Pelletan ist auch noch auf andere Einrichtungen seines Vaterlandes, als die Eisenbahnen, recht schlecht zu sprechen. Er führt weiter aus, dass die Zugverspätungen ernstlich den französischen Aussenhandel gefährdeten. „Ich habe in Händen den Brief eines Oelgrosshändlers meines Wahlkreises, welcher sich einen Absatzkanal nach Deutschland eröffnet hatte.

*) Herr Baudin hat soeben eine Verfügung erlassen, wonach ihm die Aufsichtskommissare der grossen Pariser Bahnhöfe täglich über die 30 Minuten übersteigenden Verspätungen ankommender Züge, welche mehr als 200 km durchfahren haben, berichten und die Gründe der Verspätung summarisch angeben müssen.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hatte eine Sendung mit einer geradezu phantastischen Verspätung abgeliefert. Der deutsche Geschäftsmann hatte seine Lieferungen nicht einhalten können. Er schrieb dem Franzosen, dass er aus diesem Grunde bedauere, mit ihm nicht weiter Geschäfte machen zu können. Er wird sich künftig in Genua versorgen.“ Danach müssten also die italienischen Bahnen pünktlicher sein. Pelletan erinnert daran, wie schon der Vorgänger des Ministers Baudin, Herr Viette, versucht habe, diesen Missständen abzuhelfen; aber „die grossen Eisenbahngesellschaften sind Grossmächte, die imstande sind, nicht nur auf das Publikum, sondern auch auf die Minister zu pfeifen.“ Das absurdeste Eisenbahnsystem der Welt gestatte ihnen sogar, das auf Kosten der Steuerzahler zu thun. Denn die eine Staatsgarantie beanspruchenden Gesellschaften könnten, wenn sie den Opfern eines durch ihre Schuld erfolgten Eisenbahnunfalls erhebliche Entschädigungen zu zahlen hätten, nachdem sie vor Gericht verurtheilt worden, diese Entschädigung durch die Steuerzahler leisten lassen, so dass ihre eigene Dividende dadurch nicht um einen Centime beeinträchtigt werde. So meint Herr Pelletan, ehe man nicht Hand an das System lege, werde nichts ordentliches herauskommen. Die Verspätungen müssten mit Bussen belegt werden, welche nicht in die Zinsgarantie eingerechnet würden, sondern von der Dividende abgingen. „Ein Gesetz allein kann diese Neuerung den Gerichten auferlegen, die gegenwärtig gern zur Disposition der Eisenbahngesellschaften sind.“ (!) Auch müssten die Agenten der Staatskontrole eine effektive Kontrole üben, was den Traditionen wenig entspreche. Es fehle ihnen nicht an gutem Willen, aber man habe nur zu sehr dahin gearbeitet, sie zu belehren, dass es nicht gut sei, sich den Zorn der Gesellschaften zuzuziehen. „Die Ungenirtheit, mit welcher diese Grossmächte Frankreich als erobertes Land behandeln, kostet uns viel Geld. . . . Kein anderes Land duldet, mit einer gleichen Langmuth, alle Missbräuche und Vexationen. Büreaukratische Routine, finanzielle Privilegien können sich nach Herzenslust breit machen; man scherzt über das Uebel und erträgt es ins unendliche. In 20 Jahren werden wir noch genau auf demselben Punkt sein.“

Wir sind weit entfernt, alles, was der radikale französische Abgeordnete hier vorführt, als baare Münze zu nehmen, und die französischen Eisenbahnzustände für so verderbt zu halten, wie er sie hier schildert. Auch in Deutschland sind wir gewohnt, in Parlament und Presse stark übertriebene und ungerechtfertigte Klagen und Ansprüche gegen die Eisenbahnverwaltungen zu hören, so dass wir unsererseits Herrn Pelletan's Erguss auf das richtig Maass zurückzuführen wissen. Aber gerade unseren deutschen Kritikern und den grundsätzlichen Staatsbahngegnern, die vielfach gern die angeblich besseren Eisenbahnzustände im Auslande anrufen, empfehlen wir solche französischen Stimmen radikaler Kollegen zur Beachtung. Bekanntlich ist auch vor kurzem bei der Berathung der Eisenbahngarantien in der Kammer zu Paris darauf hingewiesen worden, wie die deutschen Eisenbahnen erheblich reicher mit Material ausgestattet sind, als die französischen.

Dr. O. B.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der **Staatsvertrag** zwischen dem Deutschen Reiche und Oesterreich-Ungarn **wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf** vom 5. November 1898 ist **ratifizirt** worden und es hat die Auswechselung der Ratifikationsurkunden stattgefunden.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juni d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

| | | davon bei Personenzügen |
|---|---|---|
| Entgleisungen auf freier Bahn . . | 13 | 7 |
| in Stationen . . | 13 | 5 |
| Zusammenstösse auf freier Bahn (bei Güterzügen) . . . . . . | 2 | — |
| in Stationen . . | 16 | 6 |
| sonstige Vorkommnisse . . . . | 152 | — |
| zusammen | 196 | 18 |

Die Betriebslänge betrug 41 104 km, an Zugkilometern wurden geleistet 33 446 116, so dass je ein Unfall auf 210 km Betriebslänge oder auf 170 643 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

| | getödtet | verletzt |
|---|---|---|
| Reisende . . . . . . . . . . . . | 4 | 10 |
| Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst . . | 29 | 81 |
| Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst . . . . . . . . . . | — | 3 |
| fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder . . . . . . . . . . . . | 20 | 15 |
| zusammen . . | 53 | 109 |

— Auf der Tagesordnung der letzten (Juni-) **Sitzung des Bezirkseisenbahnrathes zu Frankfurt a/M.** stand der Antrag: Der Bezirkseisenbahnrath wolle beschliessen, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zu bitten: Bei voller Beladung der Güterwagen von mehr als 10 t Tragfähigkeit die Abfertigungsgebühr nur für den Versand eines Nettogewichtes von 10 t in dem Frachtsatze zur Anrechnung zu bringen. Nachdem von seiten der Eisenbahndirektion nicht zu unterschätzende Bedenken bei Durchführung dieser Herabsetzung der Abfertigungsgebühr geltend gemacht worden waren, wurde der Antrag zurückgezogen und dagegen ein Vermittelungsantrag vorgeschlagen, den Herrn Minister zu bitten, eine Erhebung darüber zu veranlassen inwieweit eine allgemeine Ermässigung der Abfertigungsgebühren gewährt werden könne als Aequivalent der Ersparniss an Unkosten infolge der allgemeinen Verwendung von 15 t-Wagen und Wagen höherer Tragfähigkeit. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Umbau des Rangirbahnhofes vor dem Brandenburger Thore in Königsberg i/Pr.** Nach der „Königsb. Hart. Ztg.“ hat die ostpreussische Südbahn den Umbau des Rangirbahnhofes vor dem Brandenburger Thore in Königsberg sowie den Ausbau einer elektrischen Bahnverbindung zwischen dem Königsberger Lizentbahnhofe und den Bahnhöfen Rathshof und Pregelbahnhof für den Personenverkehr nach und von diesen Bahnhöfen beschlossen.

— **Bahnbauten in Neuss.** Mit dem Umbau des Bahnhofes in Neuss soll — wie die „Köln. Ztg.“ mittheilt — Anfang September d. J. begonnen werden. Die geplante Güterringbahn um die Stadt Neuss ist nach Entscheidung des Herrn Ministers als Kleinbahn anerkannt worden.

— **Bayerischer Eisenbahnrath.** Im Jahre 1881 wurde, in der Absicht bei der Staatseisenbahnverwaltung eine regelmässige Vertretung der hauptsächlichsten Gruppen der Verkehrsinteressenten zu schaffen, mit Allerhöchster Entschliessung in Bayern die Bildung eines Eisenbahnrathes verfügt; derselbe hat aus 25 Mitgliedern zu bestehen, welche von den verschiedenen Handels- und Gewerbekammern sowie den Kreiskomitees des landwirthschaftlichen Vereines des rechtsrheinischen Bayerns an Allerhöchster Stelle in Vorschlag gebracht und von dieser ernannt werden und zwar immer jeweils auf die Dauer von drei Jahren. Die erstmalige Ernennung erfolgte im August 1881 für die Periode von 1882 bis 1884 und wiederholte sich seitdem fünf Mal. Das Mandat für die letzten, im Jahre 1896 ernannten Eisenbahnräthe erlosch nach der vor kurzem stattgefundenen 44. Eisenbahnrathssitzung und es wurde nunmehr für die Dauer der nächsten drei Jahre ab 16. d. Mts. der Eisenbahnrath wieder neu gebildet; mit Ausnahme von zwei neu ernannten Mitgliedern sind es die gleichen Persönlichkeiten geblieben wie bei der letzten Aufstellung im Jahre 1896. Der Zusammenhalt des neuesten Verzeichnisses mit dem ersten vom Jahre 1881 ergibt, dass sieben Mitglieder noch aus der

ersten Periode stammen, mithin dem Eisenbahnrathe nunmehr volle 18 Jahre angehören.

— Ein bedeutendes Projekt, die Erbauung einer **elektrischen Bahn von Kleinzschachwitz** im Anschluss an die geplante Bahn von Laubegast, über Zschieren, Mügeln, Heidenau, Pirna, Copitz und Pillnitz-Hosterwitz zum Anschluss an die bis dahin in Aussicht genommene Verlängerung der Linie Dresden-Loschwitz, beschäftigt zur Zeit die interessirten Kreise in ganz besonderem Maasse, da man, wie der „P. Anz." schreibt, durch die Verwirklichung dieses Vorhabens nicht nur Jahre lang geäusserte Hoffnungen und Wünsche der rechtsufrigen Ortschaften von Pirna bis Pillnitz erfüllen, sondern auch den linksufrigen Ortschaften einen weiteren kolossalen Aufschwung sichern würde. Die Ausführung dieses Projektes will die Elektrizitätsgesellschaft „Helios" in Köln in die Hand nehmen. Der Vertreter des Werkes, Herr Ingenieur Hessberger in Dresden-Blasewitz, hat mit Herrn Gemeindevorstand Beyer aus Mügeln, dem eigentlichen Urheber des ganzen Projektes, bereits wiederholte Konferenzen gehabt, denen in nicht mehr ferner Zeit auch die Verständigung mit den übrigen interessirten Gemeindebehörden bezw. Stadtvertretungen folgen dürfte.

— **Elektrische Bahn Bingen-Büdesheim.** Wie die „Köln. Zeitung" berichtet, hat die süddeutsche Elektrizitätsgesellschaft Ludwigshafen mit den Gemeinden Bingen und Büdesheim einen Vertrag abgeschlossen, wonach innerhalb eines Jahres die elektrische Bahn Bingen-Büdesheim von obiger Gesellschaft gebaut wird. Der mehr als 5 % betragende Reingewinn wird zu ¼ dem Elektrizitätswerke und zu ¾ den genannten Gemeinden zufallen. Die Gesellschaft baut die Bahn auf eigene Kosten. Die beiden Gemeinden müssen den Grund und Boden kostenlos stellen. Die Bahn beginnt am Binger Hafengelände und wird höchst wahrscheinlich am Rheinkai entlang und längs der Nahe auf der Landstrasse nach Büdesheim geführt. Die Verhandlungen mit der Firma Brown Boberi & Co. der Gesellschaft Motor sind vollständig abgebrochen.

— **Eisenbahnvereine.** Der Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnvereine wird, wie die „Dresd. Ztg." erwähnt, von Donnerstag, 7. September, bis Sonntag, 10. September d. J., in Dresden abgehalten werden. An dem Programm für diese Zusammenkunft vieler deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten arbeitet jetzt ein Ausschuss des Vereins königlich sächsischer Staatseisenbahnbeamter. Der Bezirk Dresden dieses Vereins hat die geschäftlichen und festlichen Veranstaltungen in die Hand genommen und neben der ernsten Thätigkeit werden auch dem Frohsinn und dem gemüthlichen kollegialen Beisammensein einige Stunden gewidmet sein.

— Auf das von der **Vorstandskonferenz des deutschen Lokomotivführervereins** an den Generaldirektor der sächsischen Staatsbahnen von Kirchbach abgesandte Begrüssungstelegramm ist folgende telegraphische Antwort eingegangen: „Danke der Konferenz herzlich für die freundliche Begrüssung und wünsche besten Erfolg der Berathungen für das Wohl der wackeren Lokomotivführer." Auch König Albert dankte in herzlichen Worten für das Huldigungstelegramm. („Dresd. Ztg.")

— **Viehkursbuch.** Die Centralstelle der preussischen Landwirthschaftskammern richtete am 22. Oktober und 11. März an das Reichseisenbahnamt Eingaben, in denen um Beseitigung von Mängeln in der Viehbeförderung und um Herausgabe eines Viehkursbuches gebeten wurde. Nach einer von der Centralstelle kürzlich gemachten Mittheilung hat das Reichseisenbahnamt inzwischen den Entwurf eines solchen Kursbuches im wesentlichen fertiggestellt. „Der Entwurf", so sagt die Centralstelle, „verspricht eine wohl brauchbare Lösung dieser äusserst schwierigen Aufgabe und dürfte die lebhaften Wünsche und das Bedürfniss der Interessentenkreise nach einem solchen Buche befriedigen. Dasselbe soll u. a. eingangs alle für den Viehverkehr wichtigen Vorschriften und die Normaltransportgebühren der Eisenbahnen für Vieh enthalten. Dadurch wird es z. B. dem Benutzer ermöglicht, mit Hilfe der Entfernungen aus den Fahrplantabellen die Frachten selbst annähernd zu ermitteln. Zur besseren Orientirung soll ihm eine deutliche Uebersichtskarte angefügt werden. Als Zeitpunkt der Herausgabe ist der 1. April 1900 angenommen.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath Neumann, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, und der Geheime Baurath Maret, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover, sind zu Ober-Bauräthen mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monate Juni d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen im ganzen 12 534 156 Personen und 8 114 044 t Güter befördert. Die Gesammteinnahme betrug 23 263 430 fl., d. i. für das Kilometer 1 266 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme, bei einem Verkehre von 11 939 116 Personen und 7 576 602 t Güter 22 365 319 fl., oder für das Kilometer 1 274 fl. Die Abnahme der kilometrischen Einnahmen beläuft sich gegen den Monat Juni d. J. auf 0,6 %.

In dem ersten Halbjahre d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 62 094 513 Personen und 47 191 144 t Güter, gegen 54 536 316 Personen und 44 912 854 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich in diesem Jahre auf 131 194 537 fl., im Jahre 1898 auf 127 520 412 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen im ersten Halbjahre des laufenden Jahres 18 293 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 17 503 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer des erwähnten Zeitraumes im Jahre 1899 auf 7 172 fl., gegen 7 286 fl. im Vorjahre, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 14 344 fl., gegen 14 572 fl. im Vorjahre (— 1,6 %).

Eine Zunahme des kilometrischen Einnahmeergebnisses in den ersten sechs Monaten d. J. weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 die nachstehenden Hauptbahnen auf:

| | |
|---|---|
| Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn | 17,9 % |
| Leoben-Vordernberger Eisenbahn | 10,1 „ |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) | 7,5 „ |
| Eisenbahn Wien-Aspang | 7,0 „ |
| Graz-Köflacher Eisenbahn- u. Bergbaugesellschaft | 6,8 „ |
| Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) | 5,6 „ |
| k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) | 2,9 „ |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2,1 „ |
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B | 1,7 „ |
| südnorddeutsche Verbindungsbahn | 1,5 „ |
| österreichische Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) | 0,9 „ |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) | 0,1 „ |

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sechs Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei den nachstehenden Hauptbahnen:

| | |
|---|---|
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A | 0,2 % |
| Böhmische Nordbahn | 0,5 „ |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) | 2,1 „ |
| österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) | 3,5 „ |
| Ostrau-Friedlander Eisenbahn | 5,1 „ |

— **Oesterreichisch-ungarische Zwischenverkehrsstatistik.** Die Verhandlungen, welche in den letzten Wochen zwischen den Vertretern der österreichischen und der ungarischen Regierung wegen Einführung der österreichisch-ungarischen Zwischenverkehrsstatistik gepflogen worden waren, sind im wesentlichen beendigt und es wird nunmehr an die Organisirung des österreichischen Dienstes geschritten werden. Die Durchführungsbestimmungen dürften im Oktober fertiggestellt sein und verlautbart werden. Bekanntlich hatte die Anwesenheit der österreichischen Regierungsvertreter in Budapest neben den mit den Delegirten der ungarischen Regierung über das Zusammenwirken der beiderseitigen statistischen Organe zu treffenden Vereinbarungen auch noch den Zweck, die ungarischen, bereits seit Jahren bestehenden Einrichtungen zu studiren. Die ab 1. Januar 1900 zu führende Statistik umfasst den Waarenverkehr zwischen beiden Reichshälften mittelst der Eisenbahnen, der Dampfschifffahrt und der Post und statuirt für den Absender den Deklarationszwang. Die Kosten sollen durch die Einhebung einer mässigen Gebühr (voraussichtlich für Stückgut 5 kr., für Wagenladungen 15 kr.) gedeckt werden.

— **Geologische Begehung der Tauernbahn.** Wie aus Villach mitgetheilt wird, hat schon seit einiger Zeit eine Trassirungsabtheilung des Eisenbahnministeriums ihren Sitz in Latschach aufgeschlagen. Im Auftrage des Eisenbahnministers wird der Professor der Geologie an der Hochschule für Bodenkultur, Dr. G. A. Koch, eine geologische Begehung aller zwischen Villach, Klagenfurt und Tarvis nach Görz und von Görz nach Triest projektirten Linien vornehmen. Die geologische Begutachtung derselben dürfte einige Wochen in Anspruch nehmen.

— **Konzessionirung der Frachtenreklamationsbüreaus.** Die Handels- und Gewerbekammer Pilsen hat sich gegen die von der Regierung beabsichtigte Einreihung der Frachtenreklamations- und Revisionsbüreaus unter die konzessionirten Gewerbe ausgesprochen. Die Kammer hat sich in dieser Hinsicht

bei maassgebenden Korporationen informirt und ihr Gutachten dahin abgegeben, dass die Kaufmannschaft im grossen ganzen mit der Einrichtung der erwähnten Büreaus zufrieden sei, und sich nur über die hohen Preise derselben mitunter beschwere. Eine freie Konkurrenz dürfte nach Ansicht der Kammer diesen Uebelstand und andere Unzukömmlichkeiten dieser noch verhältnissmässig jungen Einrichtung beseitigen und es scheint daher der Kammer rathsam, dieses Gewerbe nicht unter die konzessionirten einzureihen. (Vergl. auch Nr. 58 S. 998 d. Ztg.)

— **Eisenbahn Kimpolung-Dorna watra.** Bezüglich der Eisenbahn von Kimpolung nach Dorna watra in der Bukowina steht die Konzessionsertheilung unmittelbar bevor. Die Bahn von Kimpolung nach Dorna watra hat eine Länge von 40,8 km und wird durch einen 1 638 m langen Tunnel führen. Die Abzweigung hat eine Länge von 7 km. Die Bahn wird die überaus reichen Forste des griechisch-orientalischen Religionsfonds der Bukowina dem Verkehre erschliessen. Das Anlagekapital beträgt 4 450 000 fl. und setzt sich zusammen aus Stammaktien im Betrage von 1 020 000 fl., von denen 320 000 fl. das Land und 700 000 fl. der griechisch-orientalische Religionsfonds übernimmt, und aus 4 % Prioritätsobligationen im Betrage von 3 430 000 fl. Den Betrieb wird der Staat führen. Die Bauzeit für die ganze Bahn ist mit 3½ Jahren festgesetzt.

Eine Fortsetzung der Bahn zum Anschlusse an die siebenbürgischen Bahnen ist wohl geplant, es ist indessen zweifelhaft, ob die österreichische Regierung sich bereit finden wird, die Konzession für diese Fortsetzungslinie zu ertheilen.

— **Eisenbahnmarken im Güterverkehre.** Die österreichische Staatseisenbahnverwaltung hat bekanntlich im Juli 1898 den dankenswerthen Versuch unternommen, Eisenbahnmarken in Oesterreich im Güterverkehre einzuführen. Vorerst wurde nur eine einzige Marke im Werthe von 50 Heller aufgelegt, welche zur Frankirung eines Kollo ermässigten Eilgutes für ein Gewicht bis zu 10 kg und eine Beförderungsstrecke bis 330 km bezw. für ein Gewicht von 10—20 kg und eine Beförderungsstrecke bis 160 km dienen sollte. Da laut Tarif unter die ermässigten Eilgüter hauptsächlich Lebensmittel (Eier, Milch, Obst usw.) fallen, so ist es klar — und übrigens in den Kundmachungen der Staatseisenbahnverwaltung deutlich ausgesprochen — dass dieser erste Versuch mit der Marke den Bezug von landwirthschaftlichen Produkten begünstigen soll, welche auf diese Weise rascher und bequemer den Konsumenten zugeführt werden sollen. Die Marke kann zu beliebiger Zeit und an beliebigen Orten gekauft werden, da der Verkauf in allen Stationen und Haltestellen der österreichischen Staatsbahnen, bei unbesetzten Haltestellen sogar durch die Zugführer der aufnehmenden Züge stattfindet. Personen, welche öfters verfrachten, können sich einen Vorrath an Marken kaufen, sodass im Bedarfsfalle die Marke auf das Gut geklebt und dann nach Beifügung der Adresse das Kollo zur Aufgabe gebracht werden kann, ohne dass weitere, sonst bei Güteraufgaben erforderliche Schreibarbeiten (Ausfertigung des Frachtbriefes) und Geldmanipulationen nothwendig sind. Die Zustellung der Markenkolli in die Wohnung, in das Geschäft usw. erfolgt in allen Stationen, welche für die bahnseitige Zustellung der Markengüter bisher eingerichtet sind, falls nicht die Empfänger hierauf verzichten.

Um die neue Organisation rascher einzubürgern, hat die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen für das Gebiet einer Reihe von Direktionen Verzeichnisse der Produzenten und Lieferanten von landwirthschaftlichen Markterzeugnissen zusammengestellt. Diese Verzeichnisse enthalten den Namen und die Adresse der Abgeber, die zur Lieferung von „Marken"kolli bereit sind, sie orientiren aber auch noch über die Richtung und den Umfang der Produktion. Dasselbe wurde besonders für Niederösterreich vom Landesausschusse durchgeführt. Die Liste für Niederösterreich enthält die Adressen von etwa 220 Landwirthen und landwirthschaftlichen Vereinen, die zur Absendung von „Marken"kolli bereit sind, und die Durchschnittspreise für die verschiedenen Erzeugnisse. Sie verzeichnet aber auch, welche Mengen täglich oder wöchentlich verfügbar sind.

Auch die Eisenbahn Wien-Aspang, welche ungefähr ein halbes Jahr später den österreichischen Staatsbahnen folgte, sieht — einstweilen wohl nur für Wien — die bahnseitige Zustellung der Markenkolli vor und hat überdies eine besondere Art der Benachrichtigung für bahnlagernd aufgegebene Markengüter eingeführt. Die Benachrichtigung des Empfängers erfolgt nämlich mit Postkarten, auf welchen der Abschnitt der Marke, der die Aufnahmebescheinigung darstellt, aufgeklebt wird. Diese Karte sendet der Aufnahmebeamte mit dem nächsten Postzuge ab und der Empfänger erhält fast gleichzeitig mit dem Eintreffen des Gutes die Meldung und kann gegen Abgabe der Karte das Gut erhalten.

Die Zahl der Markengüter ist bisher trotz der grossen Vortheile, welche das neue Verfahren den Parteien bietet, keine besonders grosse. Zum nicht geringen Theil liegt die Schuld daran, dass die kleinen Verfrachter, wie Wirthschaftsbesitzer usw., trotz der Bemühungen der Eisenbahnverwaltung noch nicht genügend über den Werth der Markenabfertigung unterrichtet sind.

Um so dankenswerther ist es, dass die Zeitungen sich in letzter Zeit eingehend mit den Eisenbahnmarken befassen und auf die ausserordentliche Bedeutung aufmerksam machen, welche die Güterabfertigung mittelst Frankirungsmarken für die Förderung des direkten Bezuges von Lebensmitteln unter Vermeidung des Zwischenhandels hat.

— **Benutzung weggeworfener Trambahnumsteigkarten.** Der Einzelrichter eines Wiener Bezirksgerichtes hatte vor kurzem über die in der Praxis strittige Frage zu entscheiden, ob die Benutzung weggeworfener Trambahnumsteigkarten durch dritte Personen den Thatbestand des Betruges bilde oder nicht. Ein Dienstmann war auf Anzeige der Trambahngesellschaft wegen Betruges angeklagt, weil er eine von einem Fahrgast weggeworfene, noch gültige Umsteigkarte von der Erde aufgehoben und zur Fahrt mit der Trambahn benutzt hatte. Bei der Verhandlung gab der Angeklagte zu, eine Umsteigkarte gefunden und, ohne an eine Schädigung der Trambahn zu denken, zur Fahrt benutzt zu haben. Der staatsanwaltschaftliche Vertreter beantragte die Bestrafung des Angeklagten wegen Betruges; ein Freispruch könnte nur gefällt werden, wenn man der Ansicht wäre, dass die Trambahnkarte ein Inhaberpapier sei, dies sei jedoch nicht der Fall, und sei die Trambahnkarte, welche übrigens den ausdrücklichen Vermerk enthalte, dass sie unübertragbar sei, nur als Legitimationspapier anzusehen. Der Richter sprach den Angeklagten frei mit der Begründung, dass es sich hier um ein civilrechtliches Verhältniss handle; die Trambahngesellschaft sei verpflichtet, den Besitzer der Karte zu befördern. Der staatsanwaltschaftliche Vertreter meldete gegen den Freispruch die Berufung an.

— **Wagenbestellungen der ungarischen Staatsbahnen.** Auf Anordnung des ungarischen Handelsministeriums werden, wie man aus Budapest meldet, für die Jahre 1899—1901 insgesammt 409 Personen-, Kondukteur- und Postwagen für die ungarischen Staatsbahnen beschafft. Die Bestellungen, welche einen Werth von 4 500 000 fl. übersteigen, werden ausschliesslich durch ungarische Fabriken gedeckt werden.

— **Das Baukapital der Lokalbahnen.** Der Budapester Munizipalausschuss hat in seiner Generalversammlung vom 12. April d. J. den Beschluss gefasst, die in der Konzessionsurkunde erfolgte Feststellung des Baukapitals für einige Strassenbahnlinien nicht zur Kenntniss zu nehmen, weil diese Feststellung ohne die vorherige Einflussnahme seitens der Hauptstadt erfolgt war. In der hierauf ergangenen Antwort des Handelsministers weist dieser nach, dass der Standpunkt der Hauptstadt keine Rechtsgrundlage besitze, da die Feststellung des Baukapitals das ausschliessliche und unanfechtbare Recht der Regierung bilde. Die mit der Feststellung des Baukapitals zusammenhängenden materiellen Interessen der Hauptstadt werden in hinreichender Weise dadurch gewahrt, dass die Organe der Hauptstadt der technischen Ueberprüfung zugezogen und die aufgetauchten Bauausgaben verrechnet werden müssen. Der Minister kommt zu dem Schlusse, dass der auf die Feststellung des Baukapitals der erwähnten neuen Bahnlinien bezügliche Theil der für die Strassenbahngesellschaft ausgestellten Konzessionsurkunde durch den Beschluss des Munizipalausschusses nicht berührt werde.

— **Verbindungsbahn von Pancsova der Linie Nagy-Becskerek-Pancsova der Torontáler Lokalbahn und der Lokalbahn Roman-Petre-Pancsova zur Temes-Donau-Umschlagstation Pancsova der Donaudampfschifffahrt.** Das Amtsblatt verlautbart den Wortlaut der Konzession für eine von der Station Pancsova der Linie Nagy-Becskerek-Pancsova der Torontáler Lokalbahnen und der Lokalbahn Roman-Petre-Pancsova ausgehenden und bis zur Temes-Donau-Umschlagstation Pancsova der Donaudampfschifffahrt führende Verbindungsbahn. Die Lokalbahnaktiengesellschaft Pancsova-Torontál-Petrovosello ist Konzessionärin der genannten im Sinne des G.-A. XXXI ex 1880 und des diesen ergänzenden G.-A. IV ex 1888 als normalspurige Lokalbahn zu erbauenden Linie. Den Betrieb der neuen Linie, sowie der Umschlagstation wird die Direktion der ungarischen Staatsbahnen führen.

## Vereinsausland.

— Eine Zusammenstellung über die gegenwärtig in **China** betriebenen **Bahnbauten** nach der Nationalität der Unternehmer gibt die „St. Petersburger Zeitung". Danach bauen englische Kapitalisten die Bahnen von Kaulung nach Kanton, von Schanghai nach Bussung, von Schanghai nach Tschinkiang, Nanking, Hangtschau und Wentschau; von Kunlon nach Talifu, Yünnan, Suifu und Tschunking, von Mulmen nach Yünnan, von Sanghaikwan nach Niutschwang und von Kanton nach Tschenetu; englische und deutsche Kapitalisten die Linie von Tientsin nach Tschinkiang; eine englisch-italienische Gesellschaft die Linie von Tailyen nach Sintschau und Siangkiang; Deutsche die Bahnen von Kiautschou nach Tsinan und von Kiautschou nach Itschau; Franzosen die Strecken Langson-Yünnan nach Kanton, ferner Nanking-Paknoi und Laokai-Yünnan; Belgier die Linie Tsching-ling-Hankau; schliesslich russische Unternehmer die Strecken Port Arthur-Nowo-Tsuru-Kaitul, Wladiwostok-Intschut, die mandschurische Bahn und die Zweiglinie von Kirin zur mandschurischen Hauptlinie, sowie die Linie Puating-Taiyuen. In amerikanischen Händen befindet sich die Strecke Butschang-Kanton.

— **Bahnbauten der Vereinigten Staaten im Auslande.** Präsident Cabrera von Guatemala hat davon Mittheilung gemacht, dass die Centralbahn von Guatemala in den Besitz eines Newyorker Syndikats übergegangen ist. Die Bahn wurde s. Zt. von Rufino Barrios projektirt und sollte sich von der Stadt Guatemala ostwärts nach Barrios erstrecken, um dort eine Verbindung mit den Neworleans-Dampfern zu erreichen. Bisher wurden aber erst 60 Meilen Strecke festgestellt. Es liefen dann drei Angebote ein, die sich um diese Theilstrecke bezw. die Barrios'sche Konzession bewarben, um den ins Stocken gerathenen Bau zu vollenden. Die eine Offerte kam von Herrn C. P. Huntington, der jedoch schliesslich zurückgetreten sein und das Feld zwei Newyorker Syndikaten überlassen haben soll, von denen das eine demnach jetzt den Zuschlag erhalten hat.

Laut Depesche des Newyorker „Herald" hat die Baugesellschaft von Lille, die bereits im Jahre 1885 die Konzession für den Bau einer kubanischen Centralbahn erhielt, ohne von derselben in der Folge Gebrauch zu machen, diese Gerechtsame an ein Syndikat verkauft, das vornehmlich aus Bostoner Kapitalisten besteht. Letzteres hat ferner von der provisorischen Regierung Kubas nicht nur die Bestätigung jener Transaktion erwirkt, sondern auch eine werthvolle Erweiterung der ursprünglichen Konzession erhalten und wird sich nun im Oktober an den Bau der Bahn machen, der sich in einer Länge von 480 Meilen von Santa Clara nach Guantanamo erstrecken soll. Die Baukosten sind auf 25 000 000 D. veranschlagt.

(„Hamb. Corr.")

— **Unglücksfall in Connecticut.** Eine neue Trambahnlinie war vor kurzem zwischen Bridgeport und der Landstadt Shetton eröffnet worden. Am ersten Sonntage ihres Betriebes waren zahlreiche Personen herbeigeströmt, um die Fahrt lediglich zum Vergnügen zu machen. Die Linie führt u. a. 35 Fuss hoch über einen Mühlenteich, der trocken gelegt, aber dessen Boden noch von tiefem Morast bedeckt wird. Ein mit 40 Personen bemannter Wagen lief — die Ursache ist noch unbekannt — plötzlich mitten über diesem Teiche von den Schienen, setzte seinen Lauf noch etwa 70 Fuss weit auf der Brücke fort und schlug dann über dieselbe in den unten liegenden Schlamm kopfüber hinab. Das Ganze ging so schnell, dass nur wenige Männer zwischen dem Augenblicke des Entgleisens und dem des Hinabstürzens Zeit fanden, von dem Wagen hinunter zu springen, diese kamen sämmtlich mit dem Leben und kaum verletzt davon, alle übrigen 29 Insassen blieben todt, ebenso der Kondukteur.

Ein Augenzeuge schreibt dem „Hbg. Corr." darüber: „Seit dem frühen Morgen liefen die Wagen unablässig bis zum Erdrücken voll hintereinander über die Strecke. Der letzte Wagen lief sehr schnell, plötzlich hörte man einen lauten Schlag, dann raste der Wagen eine kleine Strecke weiter, überschlug sich und versank, die Räder nach unten, im Morast. Ich hörte nicht einen einzigen Schrei, bis der Wagen aufschlug, dann entstand entsetzliches Angstgeschrei und Gejammer, das aber fast sofort wieder verstummte."

Den Unglücklichen ist, wie der Leichenbefund feststellt, in den meisten Fällen der Schädel eingedrückt, resp. eingeschlagen. Der Schlag wurde noch dadurch erhöht, dass der den Wagen führende Motorwagen auf ersteren stürzte und so den Schlag verdoppelte, den Tramwagen in den Morast versenkte und die Erstickung der noch Ueberlebenden herbeiführte.

Die öffentliche Meinung ist überaus erregt und sämmtliche Zeitungen verlangen die strengste Untersuchung. Die verantwortlichen Stellen werden verbrecherischer Nachlässigkeit beschuldigt, weil die über den Mühlenteich führende Brücke ohne Geländer und ohne entsprechende Schutzgleise gewesen. Der Führer des Motorwagens wurde verhaftet.

## Kartenschau.

— Im Verlage von Otto Hammerschmidt in Hagen erschien soeben eine **„Uebersichtskarte der Eisenbahnen im Ruhrkohlengebiet mit den darin befindlichen Zechen, Schächten und Werken"**. Die Karte im Maassstabe von 1 : 80 000 ist nach amtlichen Vorlagen der königlichen Eisenbahndirektion in Essen und des königlichen Oberbergamtes in Dortmund gearbeitet. Die uns vorliegende fünfte, ganz umgearbeitete Auflage zeichnet sich durch Uebersichtlichkeit sehr aus. Durch verschiedenfarbigen, sehr klaren Druck sind die im Betriebe befindlichen, sowie die zur Ausführung genehmigten und in Vorarbeit befindlichen Staatsbahnstrecken, die im Betriebe befindlichen Privatbahnen, sowie die Anschlussbahnen für nicht öffentlichen Verkehr (Zechenbahnen) und die Kleinbahnen nebst den zur Ausführung genehmigten Kleinbahnen gekennzeichnet. Ein beigegebenes Verzeichniss der Zechen und Schächte und Nachweis ihrer Lage erhöht noch den Werth der Karte, die für alle Interessenten ein nicht zu unterschätzendes Hilfsmittel bildet, um ihnen ein klares Bild von der industriellen Entwickelung des Ruhrkohlengebietes zu verschaffen. Bei der bevorstehenden Berathung der Kanalvorlage wird die Karte ein angenehmes Hilfsmittel bieten. Der Preis der Karte beträgt 4 ℳ.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die Strecke Eisenberg-Crossen der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) sowie die schmalspurigen Strecken Röwersdorf-Hotzenplotz (20,215 km) und Hof i/M.-Bärn-Andersdorf (11,049 km) der k. k. österreichischen Staatsbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Haltestelle Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, wird am 1. September d. J. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Szolnok-Félegyházaer Lokalbahn gelegene Haltestelle Borsihalom, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist — zu einer Halte- und Verladestelle erweitert — am 12. Juli d. J. für den Verkehr von Frachtgütern und lebenden Thieren in ganzen Wagenladungen eröffnet worden.

Derartige Frachtgutsendungen, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

**Verladung von Fahrzeugen nach Station Babenhausen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Auf der Station Babenhausen können zur Zeit zur Kopfver- oder Entladung nur Wagen mit höchstens 4,5 m Radstand bereit gestellt werden, da die zur Erreichung der Rampe zu passirende Drehscheibe das Drehen von Wagen grösseren Radstandes nicht gestattet.

**Rundschreiben**
**der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:**

Nr. 1351 vom 5. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 11. August d. J.).

Nr. 3160 vom 8. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 11. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Zulassung von Stückgutladungen im städtischen Hafen zu Dortmund.**

Am 15. d. Mts. wird die seither nur dem Wagenladungs-Güterverkehr dienende Station Dortmund Hafen auch für die Abfertigung von Frachtstückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen versuchsweise und widerruflich eröffnet.

Essen, den 8. August 1899. (2177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. September d. J. wird die Haltestelle Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr, sowie dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die genannte Haltestelle direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungen und Verkehrsbüreaus.

Hannover, den 8. August 1899. (2178)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Güterverkehr.

**Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 16. August d. J. werden infolge Eröffnung der Strecke Templin-Fürstenberg i/Meckl. des Direktionsbezirks Stettin neue Frachtsätze nach den Stationen dieser Strecke, sowie ermässigte Frachtsätze nach einigen anderen Stationen des Direktionsbezirks Stettin zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 12. August 1899. (2179)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil VI Heft Nr. 1 vom 1. Dezember 1896.)

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und wird kostenlos abgegeben.

München, den 10. August 1899. (2180)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.**

Am 15. August d. J. wird die Station Hetzdorf bei Oederan der sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif F für thüringische, böhmische und Nürnberger Waaren einbezogen. Ueber die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 12. August 1899. (2181)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Rheinischer Nachbargüterverkehr.**
**(Gruppen VII/VIII.)**

Die Tarifentfernung Ueberruhr-Horchheim am Rhein wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. von 110 km auf 160 km erhöht.

Köln, den 10. August 1899. (2182)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 1. September 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verband der Nachtrag II zu Heft 1 vom 1. März 1899 und der Nachtrag VIII zu Heft 2 vom 1. Januar 1896 in Kraft, die unter anderem neue Frachtsätze für einzelne Ausnahmetarife (Zucker zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet, Eisenschlacken zum Hochofenbetriebe etc.) enthalten.

Die durch Nachtrag II zum Heft 1 eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1899.

Die Nachträge können kostenlos von den bekannten Dienststellen bezogen werden.

Breslau, den 10. August 1899. (2183)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.**

Am 20. August d. J. gelangen im Berlin-Stettin-schlesischen Güterverkehre für Holz des Spezialtarifes II zwischen Schwerin a. W. und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen Ausnahmesätze zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsbüreaus Auskunft ertheilen.

Breslau, den 9. August 1899. (2184)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Niederländisch-bayerischer Gütertarif.**

Die Station Freilassing wird mit Wirksamkeit vom 1. September d. J. in den vorbezeichneten Gütertarif aufgenommen.

Nähere Aufschlüsse ertheilen die Abfertigungsstellen.

München, den 8. August 1899. (2185)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. gelangt für die Beförderung von Porzellanerde (Kaolin) von Weiherhammer nach Városlöd ein Frachtsatz von 1,89 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 8. August 1899. (2186)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. September l. J. gelangen für die Beförderung von Gaskoks, wenn von Gasanstalten versendet, ab Lieben Oe. N. W. B. und Lieben St. E. G. nach verschiedenen bayer. Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 8. August 1899. (2187)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Geltung vom 15. August d. J. wird die Station Mülhausen Nord in den direkten Gütertarif für den Reichsbahn-Strassenbahnverkehr (Verkehr mit den Stationen der schmalspurigen Eisenbahn von Strassburg nach Markolsheim der Strassburger Strassenbahngesellschaft) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Mülhausen Nord und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 5. August 1899. (2188)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 gelangen für die Beförderung von Mineralwasser, auch künstlichem, in beliebiger Verpackung, mit Ausnahme von Sodawasser, bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief im Verkehr mit der Station Trient (Trento) der k. k. priv. Südbahngesellschaft nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

| Nach oder von | Trient (Trento) Frachtsätze für 100 kg in Mark |
|---|---|
| 1. Station der k. württ. Staatseisenbahnen: | |
| Stuttgart | 2,59 |
| 2. Stationen der grossh. bad. Staatseisenbahnen: | |
| Karlsruhe Hptbhf. und Rangbhf. | 2,99 |
| Mannheim B. B. | 3,18 |
| 3. Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen: | |
| Strassburg C. B. u. Neudorf, Königshofen u. Schiltigheim | 3,32 |
| 4. Station der pfälzischen Eisenbahnen: | |
| Ludwigshafen a/Rh. | 3,23 |
| 5. Stationen der k. preuss. u. grossh. hess. Eisenbahndirektion Mainz: | |
| Mainz Hauptbhf. | 3,52 |
| Mainz Hafen | 3,48 |
| Mannheim Neckarvorstadt | 3,23 |
| 6. Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn: | |
| Frankfurt a/M. Hauptbhf. M. N. B., Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch) | 3,34 |
| 7. Stationen der k. Eis.-Dir. Frankfurt a/M.: | |
| Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmainisch), Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen | 3,34 |

München, den 10. August 1899. (2189)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Die Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von gebrannten Steinen, als Mauersteine (Ziegelsteine, Backsteine, Verblendsteine) und Dachsteine (Dachziegel und Pfannen) unverpackt ab Nieder-Ullersdorf, Rauscha und Siegersdorf nach gewissen Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der Vereinigten Schweizer Bahnen, deren Einführung wir unterm 30. September 1896 bekanntgaben, finden mit Wirkung vom 1. November 1899 an nur noch auf Verblendsteine Anwendung.

Karlsruhe, den 8. August 1899. (2190)
Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Vom 1. Oktober 1899 ab werden die mit Verfügung vom 28. März d. J. IV. 1232 im obigen Verkehre zum 1. April 1899 eingeführten Kohlenfrachtsätze für 10 000 und 35 000 kg-Sendungen nach Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn erhöht und zwar nach den Stationen Wackerow, Steffenshagen und Petershagen um je 1, nach den übrigen Stationen um je 2 ₰ für 100 kg. Die 45 000 kg-Frachtsätze nach Grimmen Schützenhaus bleiben wie bisher bestehen.

Kattowitz, den 10. August 1899. (2191)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gütertarif der Gruppe V, Gruppenwechseltarife für den ostdeutsch-mitteldeutschen (I, II/V) und Berlin-Stettin-mitteldeutschen (III/V) Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. August 1899 wird die Station Spremberg des Direktionsbezirks Halle a. Saale als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbriefe auf einen Wagen oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen. (2192)

Halle a. Saale, den 11. August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen.**

Vom 1. September d. J. an wird die diesseitige Station Hettstedt in den allgemeinen Ausnahmetarif für Mergel zum Düngen aufgenommen und zwar für den Versand nach allen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen, sowie nach Stationen der bayerischen Staatsbahnen, der mecklenburgischen Bahnen, der mitteldeutschen, ostdeutschen und westdeutschen Privatbahnen.

Magdeburg, den 8. August 1899. (2193)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen betheiligten Bahnen.

**Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau usw.**

Vom 20. August d. J. ab werden die Stationen Düsseldorf-Reisholz und Tönisheide des Direktionsbezirks Elberfeld in den vorbezeichneten Tarif, Abtheilung a und b einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 7. August 1899. (2194)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.**

Am 1. September d. J. wird für den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III) einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen (Gruppe VII) sowie Köln und St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) andererseits ein neuer Gütertarif, Theil II, eingeführt. Durch denselben werden der Tarif für den Berlin- und Stettin-westdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895, der Tarif für den Berlin-Stettin-hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897, der Tarif für den Berlin-Stettin-nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895, der Tarif für den ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895, der Tarif für den ostdeutsch-hessischen Güterverkehr vom 1. April 1897 und der Tarif für den ostdeutsch-nordwestdeutschen Güterverkehr vom 1. April 1895 nebst sämmtlichen Nachträgen insoweit aufgehoben, als dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen beziehen, für welche Entfernungen bezw. Frachtsätze im neuen Tarife enthalten sind.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Kilometerzeiger weist gegenüber den seither gültigen Entfernungen theilweise Ermässigungen, in einzelnen Verkehrsbeziehungen jedoch auch geringfügige Erhöhungen auf.

In den Ausnahmetarif 9, Klasse II (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) ist die Station Reinickendorf (Dorf) des Direktionsbezirks Berlin als Empfangsstation neu aufgenommen worden.

Ausserdem sind die Stationen Dahlbusch-Rotthausen, Düsseldorf-Reisholz, Euskirchen, Gemünd (Eifel), Goch, Littfeld, Lütgendortmund, Mariahütte, Schleifmühle, Stolberg-Hammer, Tönisheide, Weisweiler und Wiehl als Versandstationen in die für Eisen und Stahl eingerichteten Ausnahmetarife 9, 9 S, E und E I einbezogen worden. Dagegen werden die gleichartigen Ausnahmesätze für die Stationen Bendorf, Beuel, Bottrop Süd, Broich, Carnap, Castrop, Dingden, Dorsten, Ehrenbreitstein, Frintrop, Geldern K. M., Hamminkeln, Hönningen a/Rhein, Honnef (Rhein), Issum, Königswinter, Linz a. Rhein, Marten, Mehrhoog, Mengede, Menzelen, Obercassel b/Bonn, Osterfeld Süd, Rauxel, Recklinghausen, Speldorf, Straelen, Ueckendorf-Wattenscheid, Vallendar, Volmarstein, Wahn und Wanne aufgehoben. Ferner treten der für die Stationen an den Strecken Stargard in Pommern-Belgard-Kolberg und Ruhnow-Neustettin bestehende besondere Ausnahmetarif für Holz sowie die im Verkehr dieser Stationen mit den aus dem Direktionsbezirk Münster in den Direktionsbezirk Essen und aus dem Direktionsbezirk Cassel in den Direktionsbezirk Elberfeld übergegangenen Stationen bestehenden Ausnahmesätze für Getreide ausser Kraft.

Die durch den neuen Tarif eintretenden Frachterhöhungen werden mit dem 15. Oktober d. J. gültig.

Der Tarif ist bei den königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin, Elberfeld, Essen, Köln, St. Johann-Saarbrücken und Stettin sowie bei den betheiligten

Güter - Abfertigungsstellen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 7. August 1899. (2195)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Ost - Nordwest - österr. Eisenbahnverband.**

Einführung des Nachtrages I zu dem ab 1. Juni 1897 gültigen Tarife, Theil II, Heft 2 und des Nachtrages III zu dem ab 1. Januar 1895 gültigen Tarife, Theil II, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899, bezw. insofern Tariferhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899, treten die oben angeführten Nachträge in Kraft.

Diese Nachträge enthalten ausser einigen textuellen Aenderungen des Vorwortes und der besonderen Tarifbestimmungen, die Aufhebung der Frachtsätze für die Station Wygoda, dann die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes für Schwefelsäure und die Aenderung der Nomenklatur der in den einzelnen Ausnahmetarifen, bezw. Gruppen eingereihten Artikel.

Exemplare dieser Nachträge sind ab 15. August l. J. bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von je 20 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 10. August 1899. (2196)
K. k. österr. Staatbsahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterr.-ungar.-französischer Eisenbahnverband.**

Einführung des Nachtrages III zum Verbandsgütertarife, Theil V vom 1. Februar 1890.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 tritt der Nachtrag III zu dem vom 1. Februar 1890 gültigen Verbandsgütertarife, Theil V (Ausnahmetarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahnen Oesterreich - Ungarns einerseits und Stationen der französischen Ostbahn andererseits) in Wirksamkeit.

Derselbe enthält Aenderungen 1. der Vorbemerkungen, 2. des Ausnahmetarifes für die Beförderung von Gütern aller Art, 3. der Frachtsätze für Felle, ferner einen neuen Ausnahmetarif für die Beförderung von Leim und Aenderung von Stationsnamen.

Exemplare des Nachtrages III sind bei den betheiligten österr.-ungar. Eisenbahnverwaltungen bezw. Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 10. August 1899. (2197)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Verdingungen.

**Oldenburgische Staatsbahnen.**

Die Lieferung nachstehender Radreifen ist zu vergeben:

1. 58 Radreifen verschiedener Grösse für Lokomotiven, aus Tiegelstahl,
2. 40 Radreifen für Tender aus basischem Siemens-Martinstahl,
3. 382 Radreifen verschiedener Grösse für Wagen aus basischem Siemens-Martinstahl.

Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige Einsendung von 0,50 ℳ. von unserem Materialienbüreau, hierselbst Karlstrasse zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum 24. August 1899 an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 25. August 1899, Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 7. September 1899 an ihre Gebote gebunden.

Oldenburg, den 9. August 1899. (2198)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten des II. Gleises in Km. 0,4 + 63; 0,5 + 82; 4,9 + 48; 6,3 + 40; 33,2 + 8; 3,3 + 62; 4,3 + 58; 5,1 + 16; 4,1 + 17; 26,5 + 21: 28,1 und 29,4 + 6 der Strecke Kandrzin - Deutsch-Rasselwitz (rd. 96 t Flusseisen, 4 t Flussstahlguss und 1 t Hartblei) soll öffentlich vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau, Zimmer 99, aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 7,00 ℳ. in baar für die Zeichnungen und 0,50 ℳ für die Bedingungen bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen postfrei an uns einzusenden. Eröffnungstermin am 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 10. August 1899. (2199)
Königliche Eisenbahndirektion.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Dezember 1899 bis dahin 1900 die Lieferung von:

6 000 dz Petroleum

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof Restaurationsgebäude 1. Stock zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von je 400 bis 600 dz monatlich ab Dezember 1899 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerten sind mit dem Vadiumserlagschein, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen sowie der Schiedsgerichtsordnung, beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr., gesiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Petroleum" längstens bis 18. September l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

In den Offerten ist die Provenienz des Rohproduktes als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise pro 100 kg Netto franco verzollt ab einer Südbahnstation eventuell ab unserem Materialmagazine zu Wien wie folgt zu notiren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel,
c) in Cisternen,
d) in Stahlfässern, welche durch die Südbahngesellschaft beigestellt werden, und deren Füllung ab Fabrik erfolgt.

ad a) ist auch der Preis pro Stück zu notiren, welcher bei Rückübernahme der Barrels vergütet wird.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Offerenten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis Ende September l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je 2 gesiegelten Flaschen von mindestens ½ l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen, oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im August 1899. (2200)
Die Materialverwaltung.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

60 t Leinöl, 700 t Erdöl, 700 t Mineralschmieröl, 250 t Gasöl, 16 t feines Terpentinöl, 140 t Putzöl, 1 800 kg Kernseife, 15 000 kg Schmierseife, 6 000 kg Talg, 50 kg gelbes Wachs, 100 kg Anzündewachs.

Angebote sind schriftlich verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 31. August 1899" portofrei spätestens: Donnerstag, den 31. August d. J., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 11. August 1899. (2201)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

## 4. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von Altpapieren.**

Die ausgesonderten Altpapiere und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Telegramme, Telegrammbücher, Gepäckscheine, Papierabfälle (Korbpapier), alte Frachtkarten, alte Morserollen, alte Fahrkarten (Billetpappen) zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Preisangebote sind bis zum Dienstag, den 29. August d. J., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau, Bahnhofstrasse Nr. 23 hier versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung, Schmidtstedterstrasse 39 hier eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 8. August 1899. (2202)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eine betriebsfähige zweiachsige Tenderlokomotive ist zu verkaufen.

Besichtigung kann täglich in unserer Betriebswerkstatt zu Lübeck stattfinden.

Die Direktion (2203)
der Eutin - Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 63. | 19. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Wasserstrassen und Eisenbahnen.

Wenn die Verkehrsentwickelung auf den neueren Wasserstrassen unmittelbar nach deren Herstellung im allgemeinen eine sehr viel langsamere als diejenige auf Eisenbahnen ist, so liegt der Grund darin, dass erstere naturgemäss den Verkehr, welcher besonders für sie geeignet ist, erst suchen und grossentheils den bereits vorhandenen Eisenbahnen erst abgewinnen müssen. Es bedarf hierzu, da es sich namentlich um die schweren Massengüter handelt, zeitraubender und kostspieliger Einrichtungen zum Ver- und Entladen, Umladen usw. Eisenbahnen dagegen, die neu angelegt werden, erhalten einen gewissen durchgehenden Verkehr ohne weiteres zugewiesen und saugen den lokalen Antheil sehr bald ganz auf.

Die ganz besonders langsame Entwickelung einiger neuerer Wasserstrassen, namentlich des Nordostsee- und des Manchester Seekanals hat den Gegnern des Mittellandkanals besonders starke Waffen zu seiner Bekämpfung geboten. So wird in Nr. 27 d. Ztg. von Professor Gustav Cohn-Göttingen ausgeführt, dass seit Eröffnung des Manchester-Liverpool Seekanals (1894) die Einnahmen aus den Kanalabgaben nicht genügten die Betriebskosten zu decken; „sie haben sich in den letzten Jahren diesem Punkte nur genähert. Von einer Verzinsung des Anlagekapitals, welches zum grossen Theile aus Aktien kleiner Leute besteht, ist bisher keine Rede gewesen usw.“ Der Herr Verfasser sagt, man habe die Frage aufgeworfen, warum die das Unternehmen mit 500 000 £ stützende Stadt Manchester nicht lieber statt des Kanals eine kaum halb so viel kostende Eisenbahn baute. Er knüpft an seine Ausführungen die Schlussfolgerung, dass es sich bei dem Mittellandkanal um ein Experiment der neuen Kanaltechnik im Wettbewerb mit der Technik der Eisenbahnen handle, er verneint aber, dass „nach unserer bisherigen Einsicht“ diese neue Kanaltechnik als überlegen anzuerkennen sei.

Seit Veröffentlichung dieses Aufsatzes sind nun die neuesten Betriebsergebnisse des Manchester-Liverpool Seekanals bekannt geworden, von welchen im „Deutschen Handelsarchiv“ (April 1899 S. 156, II. Th.) unter Hervorhebung der grossen Bedeutung des Kanals folgendes mitgetheilt wird:

„In der ersten Hälfte 1896 wurde für 823 079 t Zoll gezahlt, was einen Verlust von 7 429 £ gegen die Betriebskosten liess, 1897 für 957 210 t (16,25 % mehr), was den Verlust gegen die Betriebskosten auf 894 £ herabminderte, 1898 für 1 173 880 t (22,5 % mehr), was einen Ueberschuss von 20 573 £ ergab. Die Schifffahrtsverhältnisse des Jahres 1898 lagen dabei noch ungünstig (folgt Begründung). Es stieg die Einfuhr von Baumwolle, Getreide, Stärke, Zucker usw. Der Ausfuhrverkehr, bisher nur langsam steigend, ist um 44 % gewachsen. Es wurden von Januar bis Juni 1898 229 239 t Kohle gegen 130 233 t im Jahre 1897 durch den Kanal hindurchgeführt.

Aber auch die Ausfuhr von Maschinen und Textilwaaren wuchs bedeutend an, so dass nicht nur die Zinsen der ersten und zweiten Anleiheschuld bezahlt, sondern dass auch begonnen werden kann, der Stadt Manchester Zinsen für die geliehenen 5 000 000 £ zu zahlen.“

Neue hieran anschliessende Unternehmungen werden geplant.

Jedenfalls zeigt der Manchesterkanal eine überraschend günstige Entwickelung.

Ein Vergleich der Anlagebedingungen des genannten Kanals mit dem Mittellandkanal muss sehr zu des letzteren Gunsten ausfallen; denn jener hat, als Seekanal im werthvollsten Gelände mit etwa neun- bis zehnfachen kilometrischen Kosten erbaut, mit entsprechend grösserer Zinslast zu rechnen, als der hier in Rede stehende Binnenkanal mit zumeist billigem Landerwerb; es steht dem nur etwa 50 km langen Manchesterkanal mit rund 300 000 000 ℳ Baukosten der etwa 400 km lange Mittellandkanal mit etwa 280 000 000 ℳ gegenüber.

Die Ueberlegenheit des letzteren ergibt sich ferner, wenn man berücksichtigt, dass der Manchesterkanal einen Stichkanal mit einseitiger Verkehrsbeziehung zur See darstellt, während der Mittellandkanal eine Verbindung zwischen unzusammenhängenden Flüssen und dadurch ein einheitliches Netz von Wasserstrassen zu schaffen bestimmt ist, welches etwa der siebenfachen Länge des Kanals selbst entspricht; aus diesem Grunde müssen auch die zu seiner Verzinsung erforderlichen Beträge entsprechend auf die interessirten Gebiete vertheilt werden.

Welchen Werth ein derartiges Kanalsystem neben einem dichten Netz von Bahnen hat, ist erst kürzlich an dieser Stelle (Nr. 53 d. Ztg.) für die Verkehrsverhältnisse in Schweden eingehend dargelegt worden; es mag hier nur darauf hingewiesen werden, dass für Deutschland wegen der bisher fehlenden westöstlichen Verbindung seiner Wasserstrassen ähnliche Verhältnisse obwalten.

Gegenüber der Befürchtung, dass die bisher gut rentirenden Bahnen nunmehr plötzlich eine erhebliche Abnahme des Verkehres und der Einnahmen aufweisen würden, muss immer und immer wieder auf die allseitige Erfahrung hingewiesen werden, dass neue Beförderungsmittel stets auch neuen Verkehr haben entstehen lassen und dass der wohlfeile Wassertransport durch die Möglichkeit der Verfrachtung billiger Massengüter (Kohlen, Steine, Holz, Torf usw.) vor allem dazu berufen ist, neue Werthe zu schaffen und so einen weiteren Aufschwung der wirthschaftlichen Entwickelung Deutschlands zu veranlassen. Und gerade diese Bescheidung mit den billig tarifirten Massengütern ist es, welche eine günstige Einwirkung des Kanals auf die Eisenbahnen erwarten lässt; denn es ist nicht zu leugnen, dass alle zur Bewältigung des ungewöhnlich rasch gestiegenen Eisenbahngüterverkehres zu treffenden Maassnahmen, Bau weiterer Abfuhrlinien aus den Kohlenrevieren, Rangirbahnhöfe usw., in der Hauptsache durch den Kohlenverkehr veranlasst sind, welcher zwar die erste Stelle nach der Menge aller Güter einnimmt, aber seiner niedrigen Tarifirung wegen nur Einnahmen gewährt, welche den Selbstkosten der Beförderung mehr als bei anderen Gütern nahekommen. Da sich der Kohlenverkehr in den verschiedenen Jahreszeiten sehr ungleichmässig abwickelt, so ist naturgemäss eine Entlastung der Bahnen zur Zeit des grössten Verkehres im Herbste (Wagenmangel!) durch die Kanäle nur zu wünschen.

Selbstverständlich muss der langsame Wassertransport billiger sein, als der Bahnverkehr; es kann hier nicht von einer Ueberlegenheit, sondern von einer Ergänzung des Bahnverkehres in einem schwachen Punkte die Rede sein. Was nun den Einwand betrifft, dass das Privatkapital sich nicht an den Bau des Kanals herangedrängt habe, so ist nichts natürlicher als das; denn da die Flüsse, welche durch den Kanal verbunden werden, öffentliche sind, so kann ein so kurzes Zwischenglied auch nur in der Hand des Staates liegen, wenn anders nicht bezüglich der Tarifirung Schwierigkeiten entstehen sollen; ausserdem wäre ja eine Privatunternehmung durch die gegenüber den natürlichen Wasserstrassen verhältnissmässig hohen Anlagekosten des künstlichen Wasserweges von vornherein in einer ungünstigen Lage. Endlich würde der Staat ein so wichtiges Bindeglied füglich nicht aus der Hand geben dürfen.

Nach alledem wird es sich also, da die wirthschaftlichen und technischen Grundlagen feststehen, um keinen „ungewissen Versuch" handeln, sondern der Bau des Mittellandkanals wird eine That bedeuten, würdig die grosse Entwickelung der deutschen Technik am Ende des Jahrhunderts zu krönen und dazu berufen, durch Verbilligung der Transportkosten für die wichtigsten Roherzeugnisse und durch Aufschluss neuer Verkehrswege und -Gebiete der Industrie und Landwirthschaft neue Grundlagen kräftigen Emporblühens zu geben.

Guben. Bauinspektor E. Fränkel.

## Tunnel zwischen Irland und Grossbritannien.

Die Förderer des schon seit mehreren Jahren in Aussicht genommenen Projektes eines Eisenbahntunnels unterhalb des irischen Kanals zwischen Irland und Grossbritannien regen sich. In einer letzthin von den interessirten Parlamentsmitgliedern abgehaltenen Sitzung wurden, wie die „Railway News" berichten, die Vorzüge eines solchen Tunnels beleuchtet und hervorgehoben, dass über die Zweckmässigkeit einer derartigen direkten Verbindung zwischen beiden Ländern Zweifel nicht mehr bestehen können. Irland würde seine Landesprodukte besser an den Mann bringen und die beiderseitigen Eisenbahnanschlüsse würden Gailway und Lough Foyle zu bedeutenden Ausfuhrhäfen für den amerikanischen Verkehr machen und sehr viele Touristen nach Irland locken. Als vortheilhafteste Linie für den Tunnel wird die in Abb. 1 mit B bezeichnete zwischen der Insel Magee in der Landschaft Antrim und Portobello in Wigtownshire bezeichnet. Der Tunnel würde hier etwa 54 km lang und voraussichtlich 200 000 000 ℳ, zuzüglich 40 000 000 ℳ Bauzinsen kosten. Man beabsichtigt beim Finanzminister dahin vorstellig zu werden, dass nach Aufbringung des Geldes und Fertigstellung des Tunnels die Regierung die Verzinsung gewährleisten möge.

Die in Abb. 1 mit A bezeichnete nördlichere Linie würde zwar eine noch geringere Längenausdehnung haben; aber die Zugänge von England und Schottland liegen auf so grossen Umwegen, dass der Tunnel hier von keinem Nutzen wäre. Die Interessenten haben daher den etwas weiteren Weg B der Abb. 1 vorgezogen, obgleich hier auch noch eine andere Schwierigkeit zu überwinden ist. In der Mitte des Kanals befindet sich nämlich eine so tiefe Senkung des Meeresbodens, Beaufort's Dyke genannt, dass es zu kostspielig ist, den Tunnel darunter herzuführen. Der Abgrund ist aber nur schmal und wenn man sich nördlich desselben hält, gelangt man in verhältnissmässig

*Kanal zwischen Irland und Grossbritannien*

Fig 1

flaches Wasser. Der Umweg bedeutet eine Verlängerung des Tunnels um 3–5 km. Da aber seine Gesammtlänge rund 40 km

beträgt, kann diese Mehrlänge noch in den Kauf genommen werden. Die Gesammtlänge der vorgeschlagenen Unterwasserverbindung würde demnach gemäss Abb. 2 rund 45 km betragen, wozu die Zugänge mit 15 km kommen, das macht rund 60 km im ganzen. Nachrichtlich ist hier zu bemerken, dass der St. Gotthardtunnel ungefähr 15 km lang ist, der Simplontunnel etwa 19 km lang wird.

Die Frage, ob es technisch möglich ist, einen Tunnel von so ausserordentlicher Länge überhaupt herzustellen, dürfte angesichts der bedeutenden Fortschritte, die auf dem Gebiete in den letzten Jahrzehnten gemacht worden sind, zu bejahen sein. Als 1872 der St. Gotthardtunnel begonnen wurde, betrug der tägliche Baufortschritt 2,25 m; 1880 hatte man es schon auf 9 m gebracht, während im Jahre 1883 der Arlbergtunnel bereits um 11 m täglich vorrückte. Also liegt, so machen die Interessenten geltend, keinerlei Grund vor, das Projekt von vornherein als unausführbar abzuweisen. Es komme jetzt nur auf den Nachweis der Rentabilität an.

Fig. 2.

Nord-Kanal Tunnel (B)

Ventilations- und Entwasserungs Kanal

In erster Linie sei darauf hinzuweisen, dass der Tunnel die allerkürzeste Verbindung zwischen Irland auf der einen Seite und ganz Schottland und Nordengland auf der anderen herstelle, so dass ein Theil der Ackerbauprodukte Irlands seinen Weg durch den Tunnel zu den Industriestädten Schottlands und Nordenglands finden werde. Weiter sei anzunehmen, dass auch der Personenverkehr zwischen Irland und Schottland und den englischen Grafschaften Durham und Northumberland in der Hauptsache durch den Tunnel gehe. Abb. 1 zeigt, dass vom Norden Irlands nicht allein Schottland, sondern auch ganz England und über England ganz Europa durch den Tunnel am schnellsten erreicht werden. Diese Thatsache allein genüge schon, um das lebhafte Interesse, das auch im Parlament der Angelegenheit entgegengebracht werde, erklärlich zu machen. Es komme aber noch folgendes hinzu. Irland ist der westlichste Theil Europas und man könne wohl annehmen, dass, wenn einmal zwischen England und Irland regelmässige, ununterbrochene Eisenbahnverbindungen vorhanden seien, die Dampfschiffsgesellschaften sich schnell dazu entschliessen würden, einen der westlichen Häfen Irlands zum Ausgangspunkte ihres überseeischen Verkehres zu machen. Dann aber sei auch zu erwarten, dass der Personenverkehr zwischen Europa und Amerika überwiegend den Weg durch den Tunnel nehmen werde, um die Fahrt übers Meer abzukürzen.

Die Urheber des Projektes meinen, dass es sich um eine der allerwichtigsten Angelegenheiten des Reiches handele, für die dessen Unterstützung mit Fug und Recht beansprucht werde. Sie wollen dies dadurch bekräftigen, dass sie sich bereit erklären, mit eigenem Gelde einzuspringen. Privatkapitalisten haben sich dem Vernehmen nach bereits gefunden, die die zum Bau des Tunnels benöthigten Millionen zeichnen wollen und von der Regierung keinen Heller Unterstützung verlangen, bevor der Tunnel vollständig fertig und betriebsfähig dasteht. Mit anderen Worten, sie sind bereit, das volle Risiko für die Ausführung des Tunnels zu tragen. Aber was sie von der Regierung nach Fertigstellung des Tunnels verlangen, ist, dass diese ihnen eine Minimalverzinsung von 3 % auf die Gesammtkosten gewährleistet.

St Georgs Kanal Tunnel (C)

Horizontale

Fig 3

Die aus Abb. 3 ersichtliche südliche Tunnellinie ist auch in Frage gekommen und in der letzten Sitzung der Institution der Bergingenieure als die zweckmässigste bezeichnet worden. Man äusserte sich dahin, dass, wenn ein Tunnel zwischen Irland und England gebaut werde, die Durchquerung des St. Georgskanals (Abb. 1 und 3) der des Nordkanals vorzuziehen sei. Die Bergingenieure stehen aber mit ihrer Ansicht allein.

---

## Stationsdienstanweisungen.

In einem an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird ausgeführt, dass für alle grösseren Bahnhöfe mit schwierigem Dienst schriftliche Anordnungen über die Einrichtung und Handhabung des örtlichen Stationsdienstes zur geregelten Ausübung und Beaufsichtigung des Betriebsdienstes unentbehrlich seien. Insbesondere sei es auf Stationen, welche in mehrere Aufsichtsbezirke getheilt sind, erforderlich, den gesammten auf der Station sich abwickelnden Betriebsdienst durch eine örtliche Dienstanweisung festzulegen, welche über die den Beamten innerhalb jedes Bezirks jeweils obliegenden Dienstverrichtungen, sowie über das Zusammenwirken der Beamten bei dem Ineinandergreifen des Dienstes verschiedener Bezirke klar und übersichtlich Aufschluss gebe. Auf diese Weise werde erreicht, dass jedem einzelnen Beamten der Umfang seiner Obliegenheiten und seiner Verantwortlichkeit genau bezeichnet sei, dass, wo ein Zusammenwirken mehrerer Bediensteten stattfinden müsse, das Maass und die Art der Mitwirkung des einzelnen zweifelsfrei feststehe, und dass dergestalt sowohl das Verständniss für die Anforderungen des Dienstes, als auch das Gefühl für die Verantwortlichkeit gehoben werde. Dazu komme, dass jene Anweisungen in Verbindung mit den Stationsfahrordnungen für das Betriebspersonal, insbesondere für die den Stationen neu überwiesenen Bediensteten, sowie auch für die Aufsichtsbeamten ein zuverlässiges Material bildeten, um sich über die örtlichen Verhältnisse und den Dienst der Stationen schnell und genau zu unterrichten. Aus diesen Gründen und zum Zweck der gleichmässigen Regelung der Angelegenheit sei, soweit dies nicht bereits geschehen, für alle Stationen, auf welchen, sei es dauernd, sei es zeitweise, mehrere Aufsichtsbezirke eingerichtet sind, eine „Stationsdienstanweisung“ aufzustellen.

Die Stationsdienstanweisungen, welchen als Anhang ein Lageplan der Station, geeigneten Falls in verzerrtem Maassstabe, die Stationsfahrordnung und etwaige Sondernachweisungen für die Bedienung der Weichen- und Signalstellwerke und der Blockanlagen beigegeben sind, sollen von den Stationsvorstehern entworfen, von den Betriebsinspektionsvorständen, nach Benehmen mit den Vorständen der betheiligten Maschinen- und Verkehrsinspektionen persönlich festgesetzt und mit dem Genehmigungsvermerk versehen werden. Dabei ist auf eine kurze, aber allgemein verständliche und jeden Zweifel aus-

schliessende Fassung besonderer Werth zu legen. Nach Feststellung der Anweisungen ist es zu vermeiden, in Einzelverfügungen Anordnungen zu treffen, welche mit den Stationsdienstanweisungen in Widerspruch stehen. Solche Anordnungen sind stets im Wege der Abänderung oder Ergänzung der Stationsdienstanweisung den Dienststellen mitzutheilen. Nur bei ganz vorübergehenden Maassnahmen dürfen abweichende Einzelverfügungen erlassen werden. Insoweit aus den Stationsdienstanweisungen die den einzelnen Bediensteten obliegenden Geschäfte, z. B. die Arbeiten für den inneren Stationsdienst, die Art des Dienstwechsels in den Aufsichtsbezirken usw., nicht deutlich oder nicht in vollem Umfange hervorgehen, ist das Erforderliche in den Zusätzen zu den Diensteintheilungen genau zu bestimmen. Alle diejenigen Bestimmungen aber, welche bereits in den allgemeinen Dienstanweisungen (z. B. der Dienstanweisung für die Stationsbeamten usw.) enthalten sind, oder für welche eine andere Stelle (die Stationsfahrordnung) vorgesehen ist, sind in die Stationsdienstanweisung nicht aufzunehmen. Die Stationsdienstanweisungen sollen enthalten:

§ 1. Einrichtung der Stationen:

Hinweis auf den Lageplan.

Etwaige Ergänzungen und Erläuterungen zu dem Plane:

Benutzung von Gleisen zu verschiedenen Zwecken.

Signalanlagen für Rangirfahrten.

Fernschreib- und Fernsprechverbindungen zwischen den einzelnen Aufsichtsbezirken sowie mit anderen Dienststellen, Behörden usw.

§ 2. Dienst in den Weichenbezirken:

Besetzung der einzelnen Bezirke (bei Tage, bei Nacht).

Obliegenheiten des Weichenstellerpersonals in den einzelnen Bezirken:

Insbesondere Abgrenzung der Pflichten und Verantwortlichkeiten bei gleichzeitigem Dienst mehrerer Weichensteller in demselben Bezirke oder in benachbarten Bezirken.

§ 3. Dienst in den Aufsichtsbezirken:

I. Allgemeines.

Beaufsichtigung und Leitung des Dienstes durch Stationsvorsteher und diensthuende Stationsbeamte.

Allgemeines über die Verständigung der Bezirke untereinander, sowie zwischen Weichensteller- und Rangirpersonal, insbesondere bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen, wie Abweichungen von der Fahrordnung, Zugverspätungen usw., unter Angabe, von welcher Stelle bei solchen Vorkommnissen die erforderlichen Anordnungen zu treffen sind und die Verständigung der einzelnen Weichenstellerposten und Rangirgruppen zu erfolgen hat.

II. Besonderes.

Darstellung des Dienstes in den einzelnen Aufsichtsbezirken (bezirksweise geordnet) je unter Angabe der Personalbesetzung (bei Tage, bei Nacht), des Standortes der Aufsichtsbeamten usw.

Insbesondere Klarstellung, welchem Bezirk (welchen Bezirken) die Bestimmung über die Ein-, Durch- und Ausfahrt der Züge sowie die Zugmeldungen an auswärtige Stationen obliegen, welche Verständigungen anderer Bezirke hierbei erforderlich sind, in welcher Weise diese Mittheilungen zu erfolgen haben, wie sich — bei Besetzung eines Bezirks durch mehrere Beamte (z. B. Stationsbeamte und Telegraphisten, Stationsbeamte und Stellwerkswärter) — die Obliegenheiten unter diesen vertheilen usw.

Hinweis auf besondere Gefahrstellen in den einzelnen Bezirken unter genauer Bezeichnung der zu treffenden Vorsichtsmaassregeln und der für ihre Ausführung verantwortlichen Beamten.

§ 4. Ergänzungen zu den Vorschriften über den Verschiebedienst.

§ 5. Schlussbestimmungen:

Bestimmungen über das Verhalten bei Feuersgefahr und Unfällen, über Rettungskasten u. dergl.

Für welche Stationen ihres Bezirkes Stationsdienstanweisungen auszuarbeiten sind, haben die Eisenbahndirektionen zu bestimmen.

Auf denjenigen Stationen, für welche von der Aufstellung einer förmlichen Stationsdienstanweisung abgesehen wird, müssen die Geschäfte eines jeden im Betriebe thätigen Bediensteten durch die Diensteintheilungen derart festgelegt sein, dass auch hier über Art und Umfang der Pflichten und Verantwortlichkeiten des einzelnen keine Zweifel aufkommen können. Sofern sich daher der Kreis der dem einzelnen obliegenden Geschäfte nicht aus der Dienstbezeichnung und der Art der Beschäftigung ohne weiteres ergibt, sind auch in diesen Fällen die Diensteintheilungen durch Zusatzbestimmungen derart zu ergänzen, dass der Kreis der Thätigkeit eines jeden Bediensteten klar erkennbar ist.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die **Kanalvorlage** ist vom preussischen Abgeordnetenhause nach zweitägiger Redeschlacht, an der sich die ersten Kräfte der Regierung und des Hauses betheiligten, vorläufig abgelehnt worden, der Dortmund-Rheinkanal mit einer Mehrheit von nur drei Stimmen, der Mittellandkanal infolge der Stimmenthaltung eines grossen Theiles des Centrums mit weit grösserer Mehrheit. Schon am Sonnabend, spätestens am Montag erfolgt mit der dritten Lesung die endgültige Entscheidung. Wir hoffen, dass es in letzter Stunde gelingt, der Vorlage zum Siege zu verhelfen. Aber auch wenn dies jetzt nicht möglich sein sollte, so wird doch bei der grossen Kraft, mit der die Regierung für die Vorlage eingetreten ist, niemand glauben, dass damit die grosse Frage endgültig entschieden sei.

Mit vollem Recht sagte gestern Minister Thielen: Gebaut wird der Kanal doch!

Diese Ueberzeugung theilen wir durchaus; es kann sich nur um eine für das Land leider kostspielige Hinausschiebung handeln. Gebaut muss der Kanal werden, um den steigenden Verkehrsbedürfnissen des Kohlen- und Industriegebietes an der Ruhr, denen die Eisenbahnen allein auf die Dauer nicht gewachsen sind, zu genügen. Aber nicht diesem Gebiet allein wird der Kanal dienen, ganz Norddeutschland im weitesten Sinne und nicht am wenigsten der landwirthschaftliche Osten wird dereinst an den Segnungen des Kanals theilnehmen! Die Eisenbahnen wird er dereinst von einem geschlossenen nicht eiligen Massenverkehr auf grössere Entfernungen, für die der Wasserweg seine Ueberlegenheit überall bewährt hat, entlasten; er wird ihnen auf der anderen Seite ein Zubringer auf allen Gebieten des Verkehres sein; denn es ist klar, dass eine grosse mächtige Wasserstrasse in günstigem Gelände wohl das Zehnfache des Massenverkehres einer Eisenbahn bewältigen kann, aber die Aufsuchung der kleinen Verkehrspunkte, die Verästelung des Verkehres nach allen Richtungen, die Vertheilung auf die dem Wasserverkehr nicht zugänglichen Gebiete wird immer nur die Eisenbahn bewerkstelligen können, deren Bedeutung durch die ergänzende Wasserstrasse nicht verliert, sondern wächst.

Schon im Jahre 1871 hat es kein anderer als Fürst Bismarck ausgesprochen, dass unser Vaterland im Kanalbau noch nicht auf der Höhe der Entwickelung stehe, die ihm seine Mittel und Verkehrsverhältnisse zuweisen. Was das 19. Jahrhundert darin versäumt hat, wird das 20. nachholen, dess sind wir gewiss!

— In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 16. d. Mts. hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten namens der Staatsregierung der vom Grafen Limburg-Stirum geäusserten Auffassung, als ob die Regierung beabsichtige, diejenigen Landestheile, deren Vertreter gegen den Mittellandkanal stimmen, in der sogen. **Sekundärbahnvorlage** nicht zu berücksichtigen, auf das Entschiedenste widersprochen. „Der Abschluss der Vorlage", sagte der Herr Minister, „hat in diesem Jahre mit besonderen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, die besonders darin liegen, dass fortwährend Anträge an uns gelangt sind sowohl in Bezug auf die Nebenbahnen als auch auf die Kleinbahnen. Diese Verhandlungen haben sich bis in die letzte Zeit hinausgezogen. Es ist ganz natürlich, dass die Arbeiten jetzt nicht so schnell gefördert werden konnten, da verschiedene Vertreter der Centralverwaltung sich auf Urlaub befanden. Die Staatsregierung hat aber das Bewusstsein, dass für die Verabschiedung der Sekundärbahnvorlage auch im zweiten Abschnitte der Tagung noch genügend Zeit vorhanden ist. Es müssen auch noch eine Reihe von Grundsätzen aufgestellt werden, bezüglich der Heranziehung der Interessenten zu den Kosten der

Verkehrswege, die ebenfalls noch der Prüfung unterliegen. Aber, wie gesagt, den Vorwurf des Grafen Limburg-Stirum muss die Regierung mit aller Entschiedenheit zurückweisen."

— **Geheimrath Dr. Gustav v. Mevissen**, der als langjähriger Präsident der rheinischen Eisenbahngesellschaft sich auch um das deutsche Eisenbahnwesen hohe Verdienste erworben hat, ist im Alter von 84 Jahren in Godesberg **gestorben**. Mevissen nahm im öffentlichen Leben seiner Vaterstadt Köln, deren einziger Ehrenbürger er war, eine hervorragende Stelle ein. Auch der vaterländischen Geschichte gehört sein Name an. Schon 1847 wurde er in den vereinigten Landtag, 1848 in das Frankfurter Parlament gewählt. Seit 1865 hat er 25 Jahre hindurch die Stadt Köln im Herrenhause vertreten; als Mitglied des Staatsrathes und Volkswirhschaftsrathes, als Förderer der Gesellschaft für rheinische Geschichtskunde, der Handelsakademie zu Köln und vieler anderer wissenschaftlicher und gemeinnütziger Bestrebungen hat er auf den verschiedensten Gebieten des öffentlichen Lebens segensreich gewirkt.

Die rheinische Eisenbahngesellschaft, die bis zu ihrer Verstaatlichung im Jahre 1880 das Verkehrsleben des linken Rheinufers beherrschte, und sich stets durch vorzügliche Einrichtungen und musterhafte Leitung auszeichnete, verdankt nicht zum wenigsten Mevissen's schaffendem Geist und seiner rastlosen Thatkraft ihr Gedeihen.

Unter seinem Präsidium wurde der jetzige preussische Minister der öffentlichen Arbeiten, damalige Regierungsassessor Thielen in die Direktion der rheinischen Eisenbahngesellschaft berufen.

In einem grösseren Kreise von Eisenbahnmännern ist Mevissen wohl zuletzt auf der Hamburger Generalversammlung des Vereins 1879 erschienen; schon damals gehörte er zu den von allen Seiten mit Ehrerbietung begrüssten Veteranen. Auch die deutsche Eisenbahnwelt wird dem Verstorbenen stets ein treues ehrendes Andenken bewahren!

— Ueber einen in den Zeitungen mehrfach erwähnten aufregenden **Vorfall** vom 7. d. Mts. auf der **Eisenbahnstrecke Berlin-Stettin** geht uns von der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion Eberswalde folgende amtliche Darstellung zu:

Am 7. d. Mts. blieb der Schnellzug 20 Danzig-Berlin, welcher fahrplanmässig 3 Uhr 45 Minuten in Berlin eintreffen soll, zwischen der Blockstation 62 und der Station Chorin liegen, weil die dem Zuge vorgelegte Vorspannmaschine schadhaft geworden war.

Die Bahn liegt an dieser Stelle in einer Krümmung, das an die Bahn stossende Gelände ist an der inneren Seite der Krümmung mit Bäumen und Gestrüpp bewachsen, sodass der Zug von keiner der beiden Blockstationen gesehen werden konnte. Auch konnte der liegen gebliebene Zug von einem heranfahrenden, wie auch dieser von dem ersteren erst auf kurze Entfernung wahrgenommen werden.

Der Endweichensteller am Nordende des Bahnhofes Chorin, welcher zugleich das Einfahrtssignal und den Block für die in Rede stehende Strecke bedient, hatte, nachdem ihm von der Station die Einfahrt für diesen Zug frei gegeben war, das Signal auf freie Fahrt gestellt, als er abgelöst wurde, bevor noch der Zug herangekommen war. Seinem Ablöser machte er hiervon keine Mittheilung. Nachdem dieser noch einige Minuten an die Freimachung der Blockstrecke für den dem Zuge 20 fahrplanmässig mit 6 Minuten Zeitabstand folgenden Schnellzug Heringsdorf-Berlin, Vorzug 30 a, erinnert wurde und ein Zug auf der auf ungefähr 3 km von seinem Standpunkte übersehbaren Strecke noch nicht zu sehen war, nahm er an, dass der Zug 20, der fahrplanmässig bereits vor seiner Dienstübernahme hätte passiren müssen, längst vorüber sei und sein Vorgänger vergessen habe, das Signal einzuziehen. Ohne sich hierüber Gewissheit zu verschaffen, stellte er das Signal auf Halt und gab den rückliegenden Block frei.

Hier wurde nun dem sich nähernden Vorzuge 30 freie Fahrt gegeben und fuhr dieser in die Blockstrecke ein, in welcher Zug 20 noch hielt

Als der Zug 20 liegen geblieben war, hatte der in der Nähe postirte Weichensteller diesen sofort durch Knallsignale in ungefähr 600 m Entfernung von dem Schlusse des Zuges gedeckt und lief dem ankommenden Zuge mit der rothen Fahne das Haltsignal gebend entgegen. Dieser kam in einer Entfernung von ungefähr 200 m zum Stehen. Durch die richtige Befolgung der vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften seitens des Wärters ist die durch groben Verstoss gegen dieselben heraufbeschworene Gefahr des Zusammenstosses beider Züge glücklich beseitigt worden.

Die Reisenden, welche bei Annäherung des ankommenden Zuges auf den Ruf, dass ein Zug auf demselben Gleise komme, aus dem Wagen sprangen, wurden durch den Vorfall naturgemäss in die grösste Aufregung versetzt.

— Vor der Einfahrt in den Bahnhof **Pirna** hat am Sonntag den 13. d. Mts. Abends ein **Zusammenstoss zweier Züge** stattgefunden, dessen Ursache noch nicht aufgeklärt ist. Der von Schandau kommende Personenzug 540 fuhr auf einen noch vor dem Einfahrtssignale haltenden Güterzug auf, wodurch zwei Personenwagen und drei Güterwagen zertrümmert wurden. Von den im zweiten Personenwagen sitzenden Reisenden wurden hierbei sechs Personen schwer, vier leicht verletzt. Die Verunglückten wurden nach Anlegung von Nothverbänden alsbald mit Sonderzug nach Dresden befördert, wo fünf der Schwerverletzten im Stadtkrankenhause untergebracht worden sind. Der erste zertrümmerte Personenwagen war unbesetzt. Durch den Unfall wurden beide Gleise gesperrt, wodurch die Züge erhebliche Verspätungen erlitten. Nach 3 Uhr Vormittags konnte der Betrieb eingleisig wieder aufgenommen werden. Ob, wie vermuthet wird, der Unfall durch Ueberfahren eines Signales herbeigeführt worden ist, wird durch die sofort eingeleitete Untersuchung klar gelegt werden.

Nach neueren Nachrichten befinden sich die Verletzten sämmtlich ausser Gefahr, ihre vollständige Heilung steht in Aussicht.

— **Südharz-Eisenbahn.** Von der im Bau befindlichen schmalspurigen Nebeneisenbahn Walkenried-Braunlage-Wurmberg mit der Abzweigung Brunnenbachsmühle-Tanne (Südharz-Eisenbahn) ist die 24,243 km lange Theilstrecke Walkenried-Braunlage mit den Zwischenstationen Zündholzfabrik, Wieda, Wiedaerhütte, Stöberhay, Kaiserweg und Braunbachsmühle am 15. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

— **Westfälische Landesbahn.** Nach dem Verwaltungsberichte für 1898/99 betrug der Betriebsgewinn 163 964 ℳ. (im Vorjahre 116 526 ℳ.) zu folgender Verwendung: Anleihezinsen 11 520 (11 690) ℳ., Eisenbahnsteuer 4 690 (3 833) ℳ., Reserve 7 287 (5 008) ℳ., Gewinnantheil des Betriebsdirektors 8 572 (7 011) ℳ., 5,2 % jährliche Dividende auf Stamm- und Vorzugsaktien A und 5,2 % Dividende vom 20. Oktober 1898 ab auf Stamm- und Vorzugsaktien B, zusammen 129 150 ℳ. (5,8 % nur auf Stamm- und Vorzugsaktien A mit 87 000 ℳ.), sowie 2 744 (2 102) ℳ. Vortrag.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn im Jahre 1898.** Es liegen nunmehr eingehende Mittheilungen des Eisenbahnministeriums über die Betriebsergebnisse der im Jahre 1898 (Mai und Juni) eröffneten Theilstrecke der Wiener Stadtbahn, d. h. der Vorortelinie (9,349 km) sowie der Gürtellinie und oberen Wienthallinie (16,112 km) vor.

Der gesammte Verkehr hat sich, obwohl in seiner Dichtigkeit mit den bisher auf irgend einer österreichischen Eisenbahnlinie bestehenden Verhältnissen gar nicht in Vergleich zu ziehen, vollständig anstandslos abgewickelt, und ist während des Jahres 1898 im Bereiche der Wiener Stadtbahn trotz der theilweise beschränkten Anlagen kein erheblicher Unfall vorgekommen.

Die Transporteinnahmen betrugen in der Zeit vom Eröffnungstage (11. Mai bezw. 1. Juni 1898) bis zum Jahresschlusse, sohin für sieben Monate des vollen Betriebes beider Theilstrecken, 603 879 fl., wovon auf den Personenverkehr 577 894 fl. (95,7 %), auf den Gepäckverkehr 852 fl. (0,14 %), auf den Güterverkehr 25 132 fl. (4,16 %) entfallen. Ausser den Transporteinnahmen wurden noch an Mieth- und Pachtzinsen usw. 5 428 fl. erzielt und es betrugen demnach die gesammten Einnahmen 609 307 fl. (= 22 821 fl. für das Bahnkilometer, entsprechend einer kilometrischen Jahresbruttoeinnahme von 39 120 fl.). Diesen Einnahmen steht ein Ausgabenbetrag von 765 914 fl. (= 28 686 fl. für das Bahnkilometer) gegenüber, wonach ein Betriebsabgang von 156 606 fl. sich ergibt. Die Kosten des Zugkilometers stellen sich auf 1,572 fl. (gegen 1,51 fl. im Durchschnitt des Staatsbahnnetzes). Auf den genannten Theilstrecken wurden im Gegenstandsjahre 61 766 Personenzüge und 2 090 Güterzüge gefahren. Die zurückgelegten Zugkilometer beliefen sich auf 486 925, die Nettotonnenkilometer auf 312 415. Auf der Gürtel- und oberen Wienthallinie verkehrten täglich 57, an Sonn- und Feiertagen 81 Züge in jeder Richtung regelmässig und ausserdem an Sonn- und Feiertagen Erfordernisszüge. Die Personenfrequenz gestaltete sich äusserst rege. Insgesammt wurden bis zum Schlusse des Jahres 1898 6 922 382 Personen befördert und zwar 286 699 in der II. Klasse und 6 635 713 Personen in der III. Klasse.

Es entfallen auf den Binnenverkehr der

| | | |
|---|---|---|
| Vorortelinie . . . . . . . . . . . | 812 253 | Personen, |
| auf jenen der Gürtel- und oberen Wienthallinie . . . . . . . . . . | 4 885 253 | „ |
| auf den Verkehr von Stadtbahnstationen nach Stationen der Lokalstrecken der Staatsbahnen . . | 727 233 | „ |

und auf den Verkehr von Stationen der Lokalstrecken der Staatsbahnen nach und über die Stadtbahn . . . . . . . . . . . . . 497 643 Personen

Von den für den Binnenverkehr der in Betrieb gestandenen Stadtbahnstrecken ausgegebenen Fahrkarten (5 697 506 Stück) entfallen:

auf die 1. Zone (bis 3 km) . . . . 2 413 920 Stück,
„ „ 2. „ („ 8 „) . . . . 2 771 984 „
„ „ 3. „ (über 8 „) . . . . 511 602 „

Die durchschnittliche Tagesfrequenz betrug 30 900 Personen. Die grösste Tagesfrequenz erreichte die Gürtel- und obere Wienthallinie mit 81 000, die Vorortelinie mit 21 000 Personen, während die niedrigste Frequenz auf den erstgenannten Linien 11 800 und auf der letztgenannten Linie 1 400 Personen betrug.

Unter den Stationen der Wiener Stadtbahn weist die Haltestelle Westbahnhof den stärksten Verkehr auf. Es betrug die Gesammtfrequenz dieser Haltestelle 741 346 Personen. Die Gesammtpersonenzahl der Einnahme aus dem Personenverkehre entgegengehalten ergibt eine Durchschnittseinnahme für die Person von 8,35 kr.

Was den Güterverkehr betrifft, so wurden auf der Vortelinie sowie im Verkehre mit der Station Michelbeuren der Gürtellinie (im übrigen ist auf der Wiener Stadtbahn ein Güterverkehr nicht eingerichtet) im Jahre 1898 103 181 t und zwar 606 t Eilgut, 6 695 t Stückgut, 59 865 t Wagenladungsgut, 762 t lebende Thiere und 35 253 t Regiegut befördert. Die Einnahme hierfür beträgt 25 132 fl.

Für die Folge ist eine erhebliche Steigerung der auf der Stadtbahn zur Beförderung kommenden Gütermengen und im Zusammenhange damit eine wesentliche Besserung der Einnahmen zu gewärtigen, nachdem in Aussicht genommen ist, die Vorortelinie mit Rücksicht auf die Fertigstellung des zweiten Gleises in höherem Maasse als bisher zur Ableitung des Durchgangsverkehres zu benutzen.

Mit Schluss des Jahres 1898 bestand der Fahrpark der Wiener Stadtbahn aus 44 Lokomotiven, 116 Wagen II. Klasse und 443 Wagen III. Klasse.

Die Bauart der für den Wiener Stadtbahnbetrieb bestimmten Lokomotiven entspricht den zu stellenden Anforderungen vollkommen.

Die Personenzüge, welche aus 7—10 Wagen bestehen, werden von den Lokomotiven mit Leichtigkeit über die vorhandenen, in einzelnen Strecken nicht unbeträchtlichen Steigungen gezogen.

Die Lokomotiven fahren sehr rasch an und laufen in die Bogen vollkommen ruhig ein.

Die zur Feuerung der Lokomotiven auf der Wiener Stadtbahn verwendeten Kohlensorten im Jahre 1898 waren: Ostrauer Förderkohle, Libuschiner Grob- und Förderkohle als Mischkohle und Buschtěhrader Grobkohle; ferner Stückkohle aus der Gräfin Lauragrube, Stück- und Würfelkohle aus der Eugenieglückgrube. Letztere beide Sorten wurden im Gegenstandsjahre versuchsweise verfeuert. Ausserdem waren auch Koks in Verwendung.

Um die möglichste Rauchverminderung zu erzielen, waren die Rauchverzehrungsapparate System Langer und Marek in Verwendung.

12 Lokomotiven besitzen den Langer'schen, 32 Stück den Marek'schen Rauchverzehrungsapparat. Beide haben sich gut bewährt.

Die Personenwagen sind mit Mittelgang und geräumigen Plattformen an den Stirnseiten gebaut. Uebergangsbrücken ermöglichen den Fahrgästen während der Fahrt die Kommunikation zwischen sämmtlichen Wagen eines Zuges.

Bezüglich des Oberbaues ist zu erwähnen, dass auf der Wiener Stadtbahn die sogenannte Stossfangschiene in Verwendung steht und dass die mit derselben gemachten Erfahrungen als günstig bezeichnet werden.

— Die Höhe der **Gütertarife der Graz-Köflacher Eisenbahn** bildet den Gegenstand lebhafter Beschwerden der Interessenten. Die Angelegenheit kam vor einiger Zeit auch im österreichischen Abgeordnetenhause im Wege einer Interpellation zur Sprache und gab der Eisenbahnminister in Beantwortung dieser Interpellation folgende Erklärung ab:

„Die Regierung wird mit allem Nachdrucke und mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin wirken, dass die Frage der Herabsetzung der Tarife auf der Graz-Köflacher Bahn ehethunlichst einer den berechtigten Wünschen der Interessentenkreise möglichst entsprechenden Lösung zugeführt werde," und „es sind mir die mannigfachen Beschwerden genau bekannt, welche daraus entspringen, dass die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft nebst ihrem Bahnunternehmen zugleich auch die grössten und leistungsfähigsten Bergbaue der Köflacher und Wieser Reviere in ihrem Besitze vereinigt."

Auch in der letzten Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes wurde eine auf die Herabsetzung der Tarife der Graz-Köflacher Bahn bezügliche Resolution gefasst. Die Einheitsfrachtsätze der Graz-Köflacher Bahn stellen sich im Vergleiche mit jenen der österreichischen Staatsbahnen für 100 kg und 1 km in Hellern wie folgt:

| Tarif | Graz-Köflacher Bahn | österr. Staatsbahnen | |
|---|---|---|---|
| | | 1—50 km | 51—150 km |
| Klasse I | 1,38 | 1,22 | 1,20 |
| „ II | 1,26 | 1,04 | 1,— |
| „ A | 1,06 | 0,74 | 0,68 |
| „ B | 0,94 | 0,56 | 0,52 |
| „ C und Spezialtarif 2 | 0,72 | 0,48 | 0,30 |
| Spezialtarif 1 | 1,06 | 0,56 | 0,48 |
| Spezialtarif 3 und Ausnahmetarif I der Staatsbahnen } Kohle | 0,72 | 0,44 | 0,26 |

Was insbesondere die Kohlentarife der Graz-Köflacher Bahn anbelangt, so sind sie wesentlich höher als jene der anderen österreichischen Bahnen, und gewährt die Gesellschaft weder dem grossen Kohlenverbrauch der Landeshauptstadt Graz noch jenem des Landes Steiermark eine Frachtbegünstigung, wie solche von anderen Bahnen aus öffentlichen Rücksichten eingeräumt zu werden pflegt.

— **Handels- und Eisenbahnakademie in Linz.** Es liegt nunmehr der vollständige Lehrplan für die mit der Handelsakademie in Linz zu verbindende Eisenbahnakademie vor, deren erster Jahrgang im Oktober d. J. eröffnet werden soll. Der Lehrplan der neuen Schule, welche berufen ist, eine gleichmässige fachliche Vorbildung der Eisenbahnbeamten zu gewährleisten, ist, wie s. Zt. erwähnt, im wesentlichen auf Grund des von einem Komitee des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten ausgearbeiteten Programms und zwar derart festgestellt, dass die Zöglinge der Eisenbahnakademie in einer Anzahl von allgemein bildenden Lehrgegenständen gemeinsam mit den Zöglingen der Handelsakademie unterrichtet werden.

Die besonderen Eisenbahnfachgegenstände sollen in doppelter Richtung gelehrt werden: theoretisch und praktisch, namentlich auf die praktischen Uebungen ist besonderes Gewicht gelegt. Die Vertheilung der Eisenbahnfachgegenstände auf die drei Jahrgänge ist aus der folgenden Tabelle zu entnehmen:

| Lehrgegenstände | I. Jahrgang | II. Jahrgang | III. Jahrgang |
|---|---|---|---|
| Wöchentliche Lehrstunden: | | | |
| Verkehrsgeographie und -Geschichte | — | 3 | — |
| Verkehrsstatistik | — | — | 1 |
| Eisenbahngesetzkunde und Bürgerkunde | — | — | 4 |
| Eisenbahntechnologie | — | 4 | — |
| Waaren- und Materialienkunde und Uebungen | 3 | — | — |
| Uebungen in Waarenkunde in Verbindung mit Tariflehre | — | — | 1 |
| Telegraphen-, Telephon-, Signal- und Blockwesen | 2 | 1 | — |
| Uebungen im Telegraphiren | 2 | — | — |
| „ „ Signal- und Blockwesen | — | 2 | — |
| Verkehrsdienst | — | 3 | 1 |
| Uebungen im Verkehrsdienst | — | 2 | — |
| „ „ Verkehrs- u. Telegraphendienst | — | — | 3 |
| Transportdienst | — | 3 | 1 |
| Uebungen im Transportdienst | — | 2 | 1 |
| Eisenbahnbuchhaltung und Rechnungsdienst | — | — | 3 |
| Uebungen im Rechnungsdienst | — | — | 2 |
| Eisenbahntariflehre | — | — | 3 |
| Zollvorschriften | — | — | 2 |

Das Lehrziel der einzelnen Fachgegenstände wurde gemäss dem Entwurfe des Schulkomitees in besonderen Lehrplänen festgestellt.

Aus den den Lehrplänen vorangestellten allgemeinen Leitsätzen möge folgendes angeführt werden, was für den Geist und die Absicht, welche das Zustandekommen dieses Lehrplanes beherrscht haben, ganz besonders bezeichnend erscheint:

Aus den Fachgegenständen sind einige als eine besondere Gruppe herauszuheben und zwar: Signal-, Telegraphen- und Blockwesen, Verkehrsdienst, Transportdienst, Rechnungsdienst und Tarifwesen, Waaren- und Materialienkunde. Auf dieser Gruppe ruht das Hauptgewicht des fachlichen Unterrichtes. Das Lehrziel muss daher für diese Gegenstände darin gipfeln: nicht Halbwissen unverstandener und ungesehener Vorgänge, sondern

durch eingehendsten Anschauungsunterricht und selbstthätige Ausübung aller wichtigen Geschäfte der Praxis befestigtes Verständniss, Können und Wissen dieser Fächer und ihres gegenseitigen Zusammenhanges. Daher ist in den theoretischen Vorträgen das Hauptgewicht auf Klarlegung und Erfassung der leitenden Ideen und der Hauptgrundsätze zu legen, während in den Uebungen den Hörern das Einzelne und die praktische Fertigkeit beizubringen ist. In diesen Uebungen, für welche die Stundenzahl möglichst reich zu bemessen ist, müssen die Hörer an ernste, rasche und unverdrossene Arbeit gewöhnt werden. Der Lehrer muss hierbei durch eingehendste, individuelle Beschäftigung und Anleitung jedes einzelnen Hörers fortwährend anregend wirken, unablässig auf das Verständniss der Verrichtungen hinarbeiten und durch seine Methode den Hörer zur Selbstbethätigung anleiten.

Es liegt somit in der Abhaltung der Uebungen der für die Fachbildung wichtigste Theil des Unterrichtes, weshalb auch darauf die grösste Sorgfalt zu verwenden ist. Das Lehrziel für die zweite Gruppe der Fachgegenstände: Eisenbahntechnologie, Eisenbahnbuchhaltung, Eisenbahngesetzkunde, Verkehrsgeographie, Verkehrsgeschichte, Verkehrsstatistik, Zoll- und Steuervorschriften, ist nicht mehr so hoch zu spannen, wie für die erste Gruppe. Bei ihrem Vortrage ist anzustreben, dem Hörer das Verständniss ihrer Prinzipien, des Wichtigsten und der gesicherten Resultate zu vermitteln, damit er die Beziehungen dieser Wissensgebiete zum praktischen Eisenbahndienste klar erfassen könne, wobei allerdings bei einzelnen Partien, z. B. Verkehrsgeographie des Vereinsgebietes deutscher Eisenbahnverwaltungen, eisenbahnseitigem Verfahren mit Zollgütern, Frachtrecht laut Betriebsreglement . . . . . . genaues Eingehen auch in die Einzelheiten nothwendig ist, während im allgemeinen eine mehr encyklopädische Darstellung anzuwenden sein wird.

— Vor kurzem fand die amtliche Besichtigung der neuen Type für die **Wagen der Wiener elektrischen Strassenbahnen** statt. Die neuen Wagen haben eine äusserst gefällige Bauart und sind sehr geschmackvoll ausgestattet. Der innere Wagenraum hat an den beiden Längsseiten 18 Sitzplätze. Die Plattformen können durch Glasverschalungen abgeschlossen werden, um die auf ersteren befindlichen Personen vor den Unbilden der Witterung zu schützen. Die Herstellungskosten eines Wagens belaufen sich etwa auf 9 000 fl.

— **Unerlaubte Briefbeförderung.** Es wurde in jüngster Zeit wiederholt festgestellt, dass in den auf ungarischen Eisenbahnen beförderten Eil- und Frachtgutsendungen Briefe untergebracht waren. Eine Versendung von Briefen begründet nach den in Ungarn (ähnlich wie in Oesterreich) geltenden Bestimmungen eine Postgefällsübertretung, da der Transport der Briefe und aller den Charakter von Privatkorrespondenzen tragenden Mittheilungen ein ausschliessliches Recht der Post bildet und auch die geringsten derartigen Mittheilungen, ob sie nun offen oder in geschlossenem Umschlag untergebracht sind, den von der Eisenbahn beförderten Packeten nicht beigeschlossen werden dürfen.

— Die **ungarische Ausfuhr nach Rumänien bezw. die Durchfuhr durch Rumänien** ist im ersten Halbjahre 1899 erheblich gestiegen; namentlich gilt dies vom Holzverkehr. In der Kohlenausfuhr ist ein Rückgang zu verzeichnen. Die Einfuhr aus Rumänien ist stark zurückgegangen, was darauf zurückzuführen ist, dass heuer nur sehr geringe Getreidemengen nach Ungarn eingeführt wurden. Zu erwähnen ist, dass die neue Csik-Gyimes-Palánkaer Verbindung bisher einen sehr schwachen Verkehr zeigt.

## Rumänien.

— **Schule für den Betriebsdienst.** Um die Ausbildung des Beamtennachwuchses noch mehr als bisher zu fördern, wird in der Organisation der Schule für den Betriebsdienst insofern eine Aenderung eintreten, als für jene Hörer, welche das Abgangszeugniss einer Mittelschule besitzen, ausser den im bisherigen Lehrplan enthaltenen Gegenständen noch ein besonderer Unterrichtskursus eingeführt wird, in welchem Vorträge über solche Lehrstoffe gehalten werden, die zwar nicht mit der Verrichtung des Dienstes in unmittelbarem Zusammenhang stehen, aber den Anwärtern für spätere Stellungen einen weiteren Ausblick auf verschiedene Zweige der Eisenbahnwissenschaften eröffnen.

— Am 1. d. Mts. ist ein **direkter kombinirter Frachtenverkehr zwischen Rotterdam und den bedeutenderen rumänischen Binnenstationen** über Constanza, Braila und Galatz ins Leben gerufen worden. Die Beförderung findet auf Grund eines direkten Frachtbriefkonossements mit den Schiffen des rumänischen Seedienstes statt.

— Die **Petroleumausfuhr zur See** nimmt stetig zu. Allmonatlich gehen von Constanza drei bis vier Schiffsladungen nach türkischen, griechischen, italienischen und afrikanischen Häfen ab. Auch die Ausbeute, besonders im Prahovathale, nimmt immer grössere Ausdehnung an.

— Infolge des bei einer Ausstellung in Rotterdam von der rumänischen **Mühlenindustrie** errungenen Erfolges — ihre Erzeugnisse wurden als nach jeder Richtung hin preiswürdig erkannt — stehen grössere Transporte nach dem genannten Hafenorte in Aussicht.

— Zur Förderung der **Fischtransporte** von den rumänischen Donau- und Seehäfen nach dem Auslande zu Wasser und in besonderen Wagen hat sich eine Gesellschaft gebildet.

— Einer amtlichen Aufstellung über die **finanziellen Ergebnisse der rumänischen Eisenbahnen vom Jahre 1873 bis Ende 1897** entnehmen wir folgende Daten:

| Jahr | Länge | Total | | | Betriebskoeffizient |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Einnahmen | Ausgaben | Reineinnahmen | |
| | km | in Francs | | | % |
| 1873 . | 648 | 9 092 259,35 | 6 743 298,57 | 2 348 960,78 | 74,16 |
| 1875 . | 921 | 13 025 275,61 | 10 177 713,68 | 2 847 561,93 | 78,14 |
| 1880 . | 921 | 16 170 403,56 | 11 755 147,63 | 4 415 255,93 | 72,69 |
| 1885 . | 1 430 | 23 466 099,63 | 15 054 931,95 | 8 411 167,68 | 64,15 |
| 1890 . | 2 492 | 38 838 900,73 | 25 955 059,43 | 12 883 841,30 | 66,82 |
| 1895 . | 2 740 | 43 579 276,56 | 33 774 831,05 | 9 804 445,51 | 77,50 |
| 1897 . | 2 880 | 48 886 421,64 | 36 958 072,06 | 11 928 349,58 | 75,60 |

— **Neue Lokalbahn.** Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat auf Grund des neuen Lokalbahngesetzes die Genehmigung zur Erbauung einer Bahn ertheilt, welche die Hauptstadt mit der in ihrer Nähe gegründeten Ansiedelung „Neu-Bukarest“ verbinden wird.

— Infolge der Einstellung der Arbeiten des **Hafenbaues in Constanza** durch die Unternehmung, welcher sie übertragen worden sind, werden sie nun in staatlicher Regie fortgeführt.

— Die **Einnahmen** der rumänischen Eisenbahnen betrugen **im Monate Juni d. J.** insgesammt 4 155 419,72 Frcs. gegen 4 147 438,46 Frcs. im Monate Juni des Vorjahres. Sie sind somit um 7 981,26 Frcs. gegen den gleichen Monat des Vorjahres gestiegen.

Die Einnahmen des ersten Halbjahres 1899 betragen 24 166 929,05 Frcs. gegen 23 221 517,93 Frcs. im gleichen Zeitraume des Vorjahres und weisen daher ein Mehr von 945 411,12 Frcs. auf, welches dem gesteigerten Frachtenverkehre zuzuschreiben ist.

## Vereinsausland.

— **Ofotenbahn.** Zwischen der Eisenerzgesellschaft Luossavara-Kirunavara in Schweden und der Verwaltung der norwegischen Staatsbahnen ist, wie wir der „Voss. Ztg.“ entnehmen, mit Bezug auf den Transport von Eisenerz auf der jetzt im Bau befindlichen norwegischen Strecke der Ofotenbahn folgende eigenartige Uebereinkunft getroffen worden: Die Gesellschaft bezahlt dem Staate alle Kosten für den Betrieb sowie die Unterhaltungskosten der Bahn, soweit der Eisenerztransport in Betracht kommt, und ausserdem verzinst sie die Anlagekosten der Bahn sowie die Kosten des rollenden Materials mit 3,8 % jährlich. Dafür werden von der Ofotenbahn jährlich 1 200 000 t Eisenerz der Gesellschaft frei befördert. Die Gesellschaft ist ausserdem verpflichtet, ihre Ladevorrichtungen in Narvik am Ofotenfjord auf eigene Kosten zu bauen. Diese werden nach amerikanischem System aus drei Terrassen bestehen, so dass es ermöglicht wird, das Erz aus den Eisenbahnwagen direkt in die Schiffe zu verladen. Man hofft, auf diese Weise stündlich 1 000 t Erz in die Schiffe zu bringen. Von der norwegischen Strecke der Ofotenbahn (41 km) ist die erste Abtheilung (24 km) bereits zum grössten Theil planirt, dagegen wird der Rest der Bahn noch lange Zeit in Arbeit sein, da viele Tunnels zu bohren

sind. Man berechnet, dass nach Fertigstellung der Bahn wenigstens 3 000 000 t Eisenerz jährlich aus den schwedischen Eisenerzfeldern nach dem Ofotenfjord befördert werden können.

— **Fahrgeschwindigkeit englischer Eisenbahnen.** Einer in der „Daily News" veröffentlichten Tabelle der Sommerfahrzeiten entnehmen wir nachstehende Angaben über Fahrgeschwindigkeiten englischer Eisenbahnen. Am schnellsten wird auf der caledonischen Bahn gefahren, bei der jeden Abend ein Zug die 52,29 km lange Strecke von Forfar nach Perth in 33 Minuten zurücklegt oder mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 95 km in der Stunde fährt. Die nächstgrösste Fahrgeschwindigkeit, ohne Rücksicht auf die durchfahrene Streckenlänge, weist eine andere schottische Linie, nämlich die Glasgow- und South-Westernbahn auf. Auf ihr fährt ein Zug von Ardrossan nach Paisley 90,15 km in der Stunde, indem er diese 39 km lange Strecke in 26 Minuten zurücklegt. Die Grosse Centralbahn nimmt auf der Liste die zehnte Stelle ein und zwar mit einem zwischen London und Leicester verkehrenden Zeitungszuge, der die 165,7 km lange Strecke in 2 Stunden durcheilt. Die Lancashire- und Yorkshirebahn folgt mit ihrem 83 km in der Stunde fahrenden Eilzuge zwischen Manchester und Southport, dann die Cheshirelinie mit ihrem Manchester-Birkdaleeilzuge, der 82 km in der Stunde zurücklegt. Handelt es sich bei den erwähnten Geschwindigkeiten nur um kurze Entfernungen, so ist andererseits auch die Zahl der mit grosser Geschwindigkeit und ohne Aufenthalt zurückgelegten langen Strecken sehr beträchtlich. Es fahren im ganzen Königreich gegenwärtig nicht weniger als 104 Schnellzüge über Strecken von 160 km, ohne Aufenthalt zu nehmen; im vorigen Jahre betrug die Anzahl solcher Züge nur 89 und vor zwei Jahren nur 68. Die längste dieser Fahrten ist die von London nach Exeter auf der Westbahn. Hier werden 322 km in 3 Stunden und 43 Minuten d. i. 84 km in der Stunde zurückgelegt. Die Eilzüge der Nordwestbahn im Anschluss an die Ueberseedampfer fahren dreimal in der Woche von Euston nach Edgehill mit einer Geschwindigkeit von 83 km in der Stunde. Diese Strecke ist um 0,8 km kürzer als die von London nach Exeter und die Fahrzeit ist um 2 Minuten länger. Die grösste Geschwindigkeit bei langer Fahrt weisen die Eilzüge der schottischen Nord-Westbahn auf, die die 198,3 km lange Strecke von Penrith nach Crewe mit einer Geschwindigkeit von 86,8 km in der Stunde zurücklegen.

— **Die Liverpooler elektrische Hochbahn.** Die Anzahl der vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. beförderten Reisenden ist um 2 338 grösser als im voraufgegangenen Halbjahre, während die Einnahmen um 19 109 ℳ. zurückgegangen sind, was theils der Einführung einer längeren Gültigkeitsdauer der Arbeiterrückfahrkarten, theils dem Wettbewerb der elektrischen Bahnen zugeschrieben wird, die einen Theil der Fahrgäste I. Klasse zu sich herüberzogen. Infolge eines Uebereinkommens mit der Verwaltung der Docks dürfen die Züge seit einiger Zeit bis um 11 Uhr 30 Minuten Nachmittags auf den Gleisen des nördlichen Dockabschnittes verkehren. Eine in der letzten Sitzung von den Aktionären genehmigte Gesetzeseingabe, betreffend Ausrüstung und Betrieb der Waterloo- und Great Crosbytrambahn, ist von beiden Häusern des Parlaments genehmigt worden und harrt nur noch der königlichen Bestätigung; der Bau schreitet inzwischen fort. Die Gesammteinnahmen bis zum 30. Juni d. J. beliefen sich auf 740 996 ℳ., wovon auf den Personenverkehr 726 392 ℳ. entfallen. Nach Abzug von 503 464 ℳ. Betriebskosten, sowie der Zinsen und der Amortisationsquote erübrigt, zuzüglich 92 637 ℳ. aus dem voraufgegangenen Halbjahre, zur Ausschüttung ein Betrag von 261 489 ℳ. Die Vorzugsantheile erhalten 5 %, die gewöhnlichen Antheile 2,5 %; 87 264 ℳ. werden vorgetragen.

— **Jungfraubahn.** Am 1. d. Mts. nahm — wie die „Schweiz. Bahnen" melden — Direktor Tschiemer in Begleitung des Inspektors Toggenburg und der Ingenieure v. Steiger und Rochat die amtliche Kollaudation des zweiten Theilstückes der Jungfraubahn: Eigergletscher-Rothstock, vor. Der Bundesrath hat hierauf unter einigen Vorbehalten die Betriebseröffnung gestattet, sodass schon am Nachmittag des 2. d. Mts. der fahrplanmässige Betrieb beginnen konnte. Der erste Zug, der vom Eigergletscher in den Jungfraubahntunnel bis zur Haltestelle Rothstock fuhr, hatte 60 Passagiere. Von der Station Rothstock (rund 2 500 m über Meer) führt ein Weg auf die etwas über 100 m höher gelegene Spitze des Rothstockes und ein anderer Weg führt auf einen tiefer gelegenen Felsenvorsprung, der einen prachtvollen Ausblick auf das Grindelwalder Thal bietet. Bei der Haltestelle selbst tritt der Reisende aus dem elektrisch beleuchteten Tunnel — durch den der gleichfalls elektrisch beleuchtete Wagen fährt — ins Freie und ist überrascht durch den Blick über Lauberhorn und Männlichen hinaus in die Ferne und ebenso überrascht durch die gewaltigen himmelhohen Felsen zu seinen beiden Seiten und hinter sich.

Mit der Eröffnung des zweiten Theilstückes hat die Jungfraubahngesellschaft die Taxen festgesetzt auf: a) Scheidegg-Gletscher und zurück 3 Frcs.; b) Scheidegg-Gletscher-Rothstock und zurück 5 Frcs.

Gegenwärtig werden die trigonometrischen Vermessungen für die Fortsetzung der Bahn vervollständigt. Staatsrath Gianella ist, durch die Witterung begünstigt, während mehrerer Tage auf dem Jungfraujoch weilend mit den bezüglichen Arbeiten rasch vorwärts gekommen. Mitte August werden die bisherigen Vermessungsarbeiten durch Professor Zwicky aus Winterthur kontrolirt.

Sobald die Arbeiten, welche infolge der Inbetriebsetzung der zweiten Strecke nöthig waren, vollendet sein werden, werden die Bohrungen im Tunnel wiederum aufgenommen; die Jungfraubahngesellschaft hat bereits Anordnungen getroffen, dass mit Schluss der Reisezeit diese Bohrungen mit vollem Betrieb fortgeführt werden.

— **Lehrstuhl für Eisenbahnkunde an der Hochschule von Turin.** An der Hochschule von Turin wird mit kommendem Winterhalbjahr ein Lehrstuhl für Eisenbahnkunde errichtet; auf ihn wurde Ingenieur Adolf Rossi, ehemaliges Mitglied des königlichen Eisenbahnaufsichtsrathes in Rom, einer der besten Kenner des italienischen Bahnwesens, berufen.

— Ende August oder spätestens Anfangs September wird in Bern eine Konferenz zwischen Vertretern der Schweiz und der Jura-Simplonbahn einerseits und Italiens und der italienischen Mittelmeerbahn andererseits stattfinden, um über den Ort, an dem der **internationale Bahnhof der Simplonbahn** errichtet werden soll, eine Entscheidung zu treffen. Von Seiten Italiens wird selbstverständlich alles darangesetzt, dass diese Station auf italienischem Boden erbaut werde, und es wird dafür Domodossola in Vorschlag gebracht werden, da diese Stadt die günstigsten Platzverhältnisse bietet und auch am besten allen anderen Anforderungen entspricht, welche an einen so wichtigen Uebergangspunkt gestellt werden. Schweizerischerseits wird auf Brieg bestanden. Wenn keine Einigung erzielt werden kann, so wird man wahrscheinlich zum Entschluss kommen müssen, zwei Grenzbahnhöfe zu errichten, einen auf italienischem Gebiete für den Verkehr nach Italien und einen auf schweizerischem Gebiete für den Verkehr nach der Schweiz.

— Seit langer Zeit wird das Projekt berathen, den **Hafen von Genua** autonom zu gestalten, d. h. die Verwaltung des Hafens, welche sich jetzt grösstentheils in den Händen der Stadt Genua befindet, einer eigenen Gesellschaft anzuvertrauen, welche selbständig und mit einheitlichen Anschauungen ihre Thätigkeit zu Gunsten des bedeutendsten Handelshafens Italiens entfalten soll.

Nachdem nun genaue und sichere Nachrichten über das angenommene Projekt in die Oeffentlichkeit gedrungen sind, dürfte es nicht uninteressant sein, dessen Grundzüge kennen zu lernen.

Die Gesellschaft soll von der Regierung, der Stadt Genua und den Sparkassen von Genua und Mailand gebildet und durch ein besonderes Gesetz ermächtigt werden, in alle Verbindlichkeiten und Pflichten des bisherigen Verwaltungsinhabers einzutreten.

Sie übernimmt nicht nur die Verwaltung und den Betrieb des Hafens, sondern auch die Ausführung aller zur Beordnung und Erweiterung des Hafens nöthigen und bereits beschlossenen Bauten, welche 50 000 000 L. kosten sollen, ausser den 7 000 000 L., welche der Mittelmeerbahn für den Ausbau der verschiedenen Bahnhöfe und Bahnanlagen gezahlt werden müssen. Die zu obigen Zwecken nöthigen Geldmittel sollen theils durch Anlehen zu 4,5 % von den obenerwähnten Sparkassen, theils durch Ausgabe von Schuldverschreibungen zu 500 L. nach Bedarf gedeckt werden.

Die Gesellschaft wird sodann ermächtigt, Hafengebühren zu erheben, und zwar von den Reisenden bis zu einem Höchstbetrage von 1 L. für die Person, und von jeder Tonne Waaren bis zu 50 Cts. Diese Beträge stellen, wie gesagt, die höchst gestatteten dar; die zu erhebenden Gebühren sollen jedoch nach den in den Voranschlägen ausgewiesenen Ausgaben für Verzinsung und Abzahlung des Kapitals und für den Betrieb des Hafens bemessen werden. So soll in den ersten Jahren von den Reisenden eine Hafengebühr von nur 60 Cts. erhoben werden; und für die Waaren werden je nach dem Werthe vier Klassen von Abgaben festgesetzt, welche für die drei Jahre 1901—1903 ein Durchschnittserträgniss von 10 Cts. für die Tonne ergeben sollen; dieser Durchschnittsbetrag soll auf 20 Cts. in den Jahren 1904—1906, auf 30 Cts. in den Jahren 1907—1909 und auf 35 Cts. nach 1909 steigen.

Alle Hafeneinnahmen werden der Gesellschaft zugewiesen, welcher die Regierung noch die Summe von 500 000 L. jährlich, die sie jetzt für die Erhaltung der Hafenanlagen zu tragen hat, zahlen muss. Dieser Betrag wird nach dem Jahre 1912, wenn die geplanten Erweiterungsbauten vollendet sein werden, auf 750 000 L. erhöht werden.

— Die **Reservefonds der italienischen Bahnen** zur Ausbesserung und zur Beschaffung von Betriebsmaterial werden bekanntlich aus prozentualen Beiträgen von den Roheinnahmen der Bahnen gebildet. Da aber diese Einnahmen immer weit hinter den Beträgen, welche bei Abschliessung der jetzigen Betriebsverträge angenommen wurden, zurückgeblieben sind, arbeiteten diese Fonds immer mit einem Fehlbetrag, welcher für die abgelaufenen Jahre durch besondere Maassnahmen gedeckt wurde; seine Höhe wird für die Jahre bis 1905, dem Jahr des Ablaufes der Betriebsverträge, auf 31 000 000 L. geschätzt. Um den Fehlbetrag zu decken und die Fonds in Stand zu setzen, wenigstens für die allernothwendigsten Neuanschaffungen aufzukommen, wurde nun zwischen der Regierung und den Bahnverwaltungen ein Abkommen getroffen, wonach die Regierung in die Fonds 4 000 000 L. und die Bahnverwaltungen 400 000 L. jährlich einzahlen müssen.

— Am 4. d. Mts. **entgleiste** im Tunnel Biagioni zwischen **Bologna-Pistoia** der **Blitzzug Mailand-Rom**. Die Lokomotive und vier Personenwagen sprangen wegen Verschiebung einiger Schienen aus dem Gleise. Grosser Schrecken unter den Reisenden, aber keine Verletzungen.

— Die Stadt **Catania** in Sizilien und Nachbargemeinden hat mit der **Elektrizitätsgesellschaft** Felix Singer & Co. zu Berlin einen Vertrag für den Bau und Betrieb elektrischer **Trambahnlinien** von 30 km Länge im Weichbilde und in der nächsten Umgebung der Stadt abgeschlossen.

— Die **Handelsbewegung Italiens** im ersten Halbjahre 1899 legt erfreuliches Zeugniss ab für den wirthschaftlichen Aufschwung, in welchem sich das Land befindet. Es wurden für 720 000 000 L. Waaren eingeführt und für 633 000 000 L. ausgeführt. Im Vergleiche zum gleichen Zeitraume des Vorjahres hat die Einfuhr um 20 000 000 L. abgenommen, während die Ausfuhr um 50 000 000 L. gestiegen ist. Die Mindereinfuhr ist allerdings vollständig der bedeutend geringeren Einfuhr von Getreide zuzuschreiben, während alle anderen Einfuhrartikel ebenfalls zugenommen haben.

— Es wurde endlich beschlossen, für die **Eilzüge Mailand-Rom,** sowohl über Genua als auch über Florenz, Turin, Rom und Mailand-Venedig **neue vierachsige Wagen** nach Durchgangssystem zu bauen. Dadurch wird einem langjährigen berechtigten Wunsche der Reisenden Rechnung getragen.

— Der Gouverneur von **Erytrea,** welcher gegenwärtig auf Urlaub in Italien weilt, hat dem Ministerium Vorschläge von **Bahnbauten in der Kolonie** vorgelegt. Es soll die bestehende schmalspurige Bahn Massaua-Saati bis Osmara und, wenn England zustimmt, bis Kassala verlängert werden. Das Ministerium hat im Prinzip den Vorschlägen zugestimmt. Die ersten 8 km von Saati bis zum Flusse Dig-diga sind bereits ausgeschrieben. Der Kostenvoranschlag beträgt 1 000 000 L. und der Bau soll in 300 Tagen beendet sein.

— In **Como** wurde die **elektrische Trambahn** eröffnet, deren Bau und Betrieb von der Gesellschaft Helios von Köln übernommen wurde. Die Länge der bis jetzt eröffneten Linien beträgt 1 100 m.

— Vor kurzem ist, im Anschluss an die Linie Sofia-Roman, die **Theilstrecke Roman-Plevna der grossen bulgarischen Transversalbahn** und nunmehr auch die 43 km lange schmalspurige **Zweigbahn Plevna-Samovit** dem Verkehr übergeben. Da Samovit an der Donau gegenüber Turn-Magurele liegt, besitzt diese neue Verbindung für den rumänisch-bulgarischen Verkehr Bedeutung. Man wird jetzt über Samovit die rumänische Hauptstadt von Sofia aus in 15—16 Stunden erreichen können. Bisher war Bukarest von Sofia aus mit der Eisenbahn nur auf grossen Umwegen zu erreichen.

— **Talienwan-Freihafen.** Aus St. Petersburg wird vom 16. d. Mts. ein kaiserlicher Befehl an den Finanzminister folgenden Inhalts gemeldet: Durch die grossen Besitzungen Russlands in Europa und Asien ist mit Gottes Hilfe eine Annäherung der Völker des Westens und des Ostens ermöglicht und durch das freundliche Entgegenkommen Chinas ist es gelungen, dieses historische Ziel in Erfüllung zu bringen, indem wir die Benutzung zweier chinesischer Häfen, Talienwan und Port Arthur, mit einem grossen Gebiete erhielten, wodurch der grossen sibirischen Bahn ein Weg zum gelben Meere ermöglicht wird. Dank den weisen Beschlüssen der chinesischen Regierung werden wir durch die im Bau befindlichen Eisenbahnlinien mit China vereinigt, was allen Nationen unermesslichen Gewinn und bequeme Verkehrswege bringt, sowie die Umsätze des Welthandels erleichtert. Unermüdlich Sorge tragend für die allgemeine Wohlfahrt, haben wir es für nothwendig gehalten, nach Beendigung der Eisenbahnlinie bis zum Hafen von Talienwan diesen zu einem Freihafen für den ganzen Zeitraum des am 15. März 1898 a. St. (27. März 1898 n. St.) zwischen Russland und China abgeschlossenen Pachtvertrages für die Handelsschiffe aller Nationen zu erklären und neben der genannten eine neue Stadt Dalnij zu erbauen.

Man erblickt in diesem Erlass allgemein einen Triumph der verhältnissmässig liberalen Handelspolitik des russischen Finanzministers Witte.

— **Statistik der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die „Railroad Gazette" hat eine Zusammenstellung statistischer Angaben über die nordamerikanischen Bahnen für die Jahre 1896 bis 1898 mitgetheilt, die wir in folgendem, umgerechnet auf metrisches Maass und Gewicht und deutsche Währung, wiedergeben. Die Jahre endigen mit dem 30. Juni.

| | 1898 | 1897 | 1896 |
|---|---|---|---|
| gesammte Länge der vorhandenen Bahnen km | 299 911 | 296 920 | 294 270 |
| Zuwachs innerhalb 12 Monaten . . . km | 2 991 | 2 650 | 3 413 |
| gesammte Gleislänge „ | 398 280 | 391 701 | 386 367 |
| gesammte Betriebslänge . . . . . „ | 297 283 | 295 087 | 292 999 |
| Anzahl der Eisenbahngesellschaften . . . | 2 047 | 1 987 | 1 985 |
| Anzahl der Eisenbahngesellschaften, welche sich in Zwangsverwaltung befinden . . . | 94 | 128 | 151 |
| Länge dieser Bahnen km | 20 519 | 28 578 | 49 124 |
| Anzahl der Lokomotiven | 36 234 | 35 986 | 36 950 |
| Anzahl der Personenwagen . . . . . . | 33 595 | 33 626 | 33 003 |
| Anzahl der Güterwagen | 1 248 826 | 1 221 730 | 1 221 887 |
| Anzahl der Wagen überhaupt . . . . . . . | 1 326 174 | 1 297 480 | 1 297 649 |
| Anzahl der Wagen und Lokomotiven mit Kraftbremsen . . . | 641 262 | 525 286 | 448 854 |
| Anzahl der Wagen mit selbstthätigen Kuppelungen . . . . . . | 909 574 | 678 725 | 545 583 |
| Anzahl der Angestellten auf je 100 km Bahn . | 295 | 279 | 280 |
| Anzahl der Angestellten auf je 100 km Bahn zur Instandhaltung der Bahnanlage . . . . | 142 | 134 | 134 |
| Anzahl der Angestellten zur Instandhaltung der Bahnausrüstungen auf je 100 km Bahn . | 93 | 88 | 92 |
| gewöhnliches Aktienkapital . . . . ℳ | 17 931 060 000 | 18 341 820 000 | 17 877 720 000 |
| Vorzugsaktienkapital „ | 4 699 800 000 | 4 189 920 000 | 4 074 000 000 |
| Aktienkapital zusammen . . . . „ | 22 630 860 000 | 22 531 740 000 | 21 951 720 000 |
| fundirte Schuld . „ | 23 807 260 000 | 22 135 680 000 | 22 429 260 000 |
| laufende Verbindlichkeiten . . . . „ | 2 268 000 000 | 2 429 700 000 | — |
| Gesammtkapital und fundirte Schuld „ | 46 438 120 000 | 44 667 420 000 | 44 380 980 000 |
| Gesammtkapital und fundirte Schuld auf das Bahnkilometer „ | 154 900 | 150 430 | 150 820 |
| gezahlte Dividenden „ | 403 040 000 | 365 820 000 | 367 920 000 |
| zinsloses Aktienkapital % | 66,3 | 70,1 | 70,0 |
| zinslose Schuldverschreibungen . . . „ | 11,3 | 13,6 | 16,3 |
| Durchschnittsdividende auf das zinstragende Kapital . . . . . % | 5,3 | 5,4 | 5,6 |
| jährliche Roheinnahme aus dem Personenverkehr . . . . . ℳ | 1 121 400 000 | 1 054 620 000 | 1 119 720 000 |
| desgl. aus dem Güterverkehr . . . . „ | 3 682 140 000 | 3 245 760 000 | 3 303 700 000 |
| Gesammtbetriebseinnahme einschliesslich Verschiedenes . ℳ | 5 239 080 000 | 4 712 820 000 | 4 830 000 240 |
| Durchschnittsgesammteinnahme auf 1 km ℳ | 17 470 | 15 900 | 16 440 |

| | 1898 | 1897 | 1896 |
|---|---|---|---|
| Betriebsunkosten . ℳ | 3 435 600 000 | 3 160 500 000 | 3 246 000 000 |
| Betriebsüberschuss „ | 1 803 480 000 | 1 552 320 000 | 1 584 000 240 |
| andere Einkünfte „ | 580 440 000 | 525 420 000 | 541 800 000 |
| Gesammtüberschuss „ | 2 383 920 000 | 2 077 740 000 | 2 125 800 240 |
| feststehende Ausgaben . . . . „ | 1 794 240 000 | 1 736 280 000 | 1 749 220 000 |
| Reinüberschuss für Dividenden . . „ | 589 680 000 | 341 460 000 | 375 580 240 |
| gezahlte Dividenden „ | 403 040 000 | 365 820 000 | 367 920 000 |
| beförderte Reisende zusammen . . . . . . | 501 100 000 | 489 400 000 | 511 800 000 |
| gefahrene Personenkilometer . . . . . | 21 407 840 000 | 19 611 040 000 | 20 878 400 000 |
| beförderte Güter . . t | 879 000 000 | 741 700 000 | 765 900 000 |
| gefahrene Tonnenkilometer . . . . . . . . | 183 664 939 000 | 153 173 790 000 | 153 478 724 000 |
| getödtete Angestellte im Betriebe . . . . | 1 958 | 1 693 | 1 861 |
| verletzte Angestellte im Betriebe . . . . | 31 761 | 27 677 | 29 669 |
| getödtete Reisende im Betriebe . . . . . . | 221 | 222 | 181 |
| verletzte Reisende im Betriebe . . . . . . | 2 945 | 2 795 | 2 873 |
| andere getödtete Personen . . . . . . | 4 680 | 4 522 | — |
| andere verletzte Personen . . . . . . . | 6 176 | 6 269 | — |

— **Die Eisenbahn über den weissen Pass.** Man schreibt der „Frankf. Ztg." aus London: Noch im Jahre 1897 schrieb De Windt: Neuere Vorfälle haben die günstige Meinung nicht bestätigt, die ich vom weissen Pass einst hatte; er scheint in Unwegbarkeit noch schlimmer zu sein, als der Chilcootpass. Ueber diesen vor nur zwei Jahren als unwegbar bezeichneten Pass führt jetzt eine 45 englische Meilen lange Eisenbahnlinie, von Skagway am Lynnkanal, der in den Grenzstreitigkeiten zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten in der letzten Zeit oft genannt worden ist, bis nach Bennet, 20 Meilen hinter der Passhöhe. Mit der Anlage dieser Eisenbahnlinie sind die ersten Schwierigkeiten der Landreise nach Dawson City im Goldfelde von Klondyke überwunden; denn die Bahnlinie ist bereits im Betriebe und vom weissen Pass aus ist es auch nicht mehr weit nach den Goldfeldern von Atlin; in der That hat die Entdeckung dieses goldhaltigen Bezirkes in etwas unliebsamer Weise die Herstellung der Linie über den weissen Pass verzögert. Von Bennett an ist schiffbares Wasser bis nach Dawson City, die Stromschnellen beim weissen Pass ausgenommen. Der höchste Punkt der Linie beim Gipfel ist 3 000 Fuss. Es galt das Hinderniss des Gebirges zu überwältigen. E. C. Hawkins, der Ingenieur der „Pacific and Arctic Railway and Navigation Company" begann im April 1898 seine Vorarbeiten und machte Pläne für fünf verschiedene Linien über den Pass, bevor er sich für die jetzige Anlage entschloss. Die Schwierigkeiten der Arbeit im Eis und Schnee waren ungeheuer. Aber schon im Juni konnte mit der Arbeit begonnen werden. Erst wurden nur etwa 200 Männer eingestellt, da mehr in Skagway nicht aufgetrieben werden konnten. Sobald als möglich wurden in Kanada und in den Staaten frische Kräfte geworben und im Juli waren 2 500 an der Arbeit. Da langte am 8. August die Nachricht von der Entdeckung der Goldlager in Atlin an. Alles riss aus, um zuerst in dem neuentdeckten Dorado zu sein. Nur 600 Mann blieben zurück. Im August und September war die Zahl unverändert. Im Oktober waren es wieder 1 000; trotz aller Anstrengungen gelang es der Gesellschaft nicht, diese Zahl zu vergrössern. Obendrein waren es „Grünhörner", Leute ohne Erfahrung und Geschicklichkeit, die mit den Felsen nicht umzugehen verstanden. Statt Ende September die Passhöhe zu erreichen, wie geplant war, wurde dieses Ziel erst im Dezember erreicht. Doch hoffen die Leiter des Unternehmens aus der Entdeckung der nicht weit abliegenden Atlingoldfelder Vortheil zu ziehen. Vom Meeresgestade bis zum Bennettsee ist solider Felsen und die Bahn musste durch Sprengen angelegt werden. Der Höhepunkt der Sprengarbeit war beim Rocky Point und Tunnel Mountain, wo ein 300 Fuss langer Tunnel ist; nachher kommt eine Brücke über eine Schlucht, zu der das Baumaterial erst nach Vollendung des Tunnels geschafft werden konnte. Die Grenzlinie zwischen den Staaten und Kanada ist auf dem Gipfel. Die Linie steigt durchweg 4 auf 100. Die Linie hat nur ein Gleis, doch sind zum Ausweichen der Züge an verschiedenen Stellen Nebengleise angelegt. Die Preise für Fahrkarten sind: von Skagway bis Passhöhe 1 £, von Skagway bis Bennett, mit 100 Pfund Gepäck, 2 £. Von Seattle, Tacoma, Victoria oder Vancouver beziffern sich die Reisekosten nach Dawson City mit 27 bis 32 £.

— **Kanadische Grand Trunk Bahn.** Grosses Aufsehen erregt in amerikanischen Eisenbahnkreisen die Nachricht, dass die Gesellschaft in Verbindung mit der Chicago Burlington and Quincy Bahn und der Maine Steamship Linie einen Durchgangsfrachtsatz für erstklassige Frachten von 80 Cts. per 100 Pfund von Newyork nach Kansas City etablirt habe. Dies ist eine Entfernung von nicht weniger als 2 050 englische Meilen, während die Chicago Burlington und andere Linien den nämlichen Satz für die nur 564 Meilen betragende Entfernung von Chicago nach Kansas City berechnen. Das Frachtgut würde von Newyork nach Portland (Maine) durch die Main Steamship Company, von da nach Chicago durch die Grand Trunk und weiter durch die Chicago Burlington Bahn befördert werden. („Voss. Ztg.")

## Allgemeines.

— Auf der **Nationalausstellung amerikanischer Fabrikate**, die in der Zeit vom 14. September bis 30. November d. J. in Philadelphia stattfindet, wird eine Abtheilung ausschliesslich den Verkehrsmitteln gewidmet sein. Bekanntlich soll diese Ausstellung diejenigen Erzeugnisse und Fabrikate vorführen, die in dem Handel der Vereinigten Staaten mit den verschiedenen Völkern eine Rolle spielen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. die am 14. August d. J. dem Betriebe übergebene 4,44 km lange Oppelner Umgehungsbahn (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz);
2. die am 16. August d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 30,53 km lange Strecke Templin-Fürstenberg i/M. der königlichen Eisenbahndirektion Stettin;
3. die am 3. August d. J. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehre übergebene 24,985 km lange Strecke Félegyháza-Kis Kun-Majsa der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

### Schliessung einer Güternebenstelle.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zur Station Fürstenberg i/M. gehörige Güternebenstelle Lychen ist am 16. August d. J. geschlossen worden.

### Verzeichniss der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Zur Vermeidung von Verwechselungen der an der neu eröffneten Lokalbahn Rakonitz-Mlatz der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen gelegenen Station Kralowitz mit der Personenhaltestelle Kralowitz bei Schlan der k. k. Staatsbahndirektion Prag wird die handschriftliche Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung in nachstehender Weise anheimgestellt:

| | |
|---|---|
| Kralowitz bei Rakonitz (Böhmen) | k. k. österr. St. B. (Rakonitz-Mlatz) |
| Kralowitz bei Schlan (Böhmen) | k. k. österr. St. B. (Prag-Brüx) |
| Personenhaltestelle Kralowitz, Unter- bei Wlaschim (Böhmen) | k. k. österr. St. B. |
| Güternebenstelle Kralowitz, Unter- bei Běchowitz (Böhmen) | — |

**Die Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen.**

Infolge Beschlusses des Bundesrathes des Deutschen Reiches sind bezüglich der Ausführung des Gesetzes vom 25. Februar 1876 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen abändernde Vorschriften erlassen worden, welche den Vereinsverwaltungen mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 11. August d. J. Nr. 3202 zum Zwecke der handschriftlichen Ergänzung der oben genannten „Zusammenstellung" mitgetheilt worden sind.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3161 vom 8. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 14. August d. J.).

Nr. 3201 vom 17. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den I. Entwurf eines vom 1. Oktober ab gültigen Nachtrages zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 17. August d. J.).

Nr. 3202 vom 11. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Zusammenstellung der im Gebiete des Vereins bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen (abgesandt am 14. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Güterverkehr.

Auf der Haltestelle Edendorf, an der Bahnstrecke Itzehoe-Wrist, ist die feste Kopf- und Seitenrampe beseitigt und an deren Stelle eine fahrbare Viehrampe beschafft worden. Fahrzeuge, welche über Kopframpen ver- und entladen werden müssen, sind für die Folge in Edendorf von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Altona, den 15. August 1899. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Einrichtung der Station Marienborn für die Güter- etc Abfertigung nach und von Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn.**

Am 1. September d. J. wird die an der Bahnstrecke Eilsleben-Helmstedt zwischen Helmstedt und Wefensleben gelegene Station Marienborn für die Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, von lebenden Thieren in Wagenladungen und Fahrzeugen von und nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn eingerichtet. Annahme und Auslieferung von Gütern etc. von und an Privatpersonen in Marienborn ist ausgeschlossen.

Zunächst findet von und nach Marienborn direkte Abfertigung von Gütern usw. nur nach und von allen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen statt. Ueber die Höhe der zur Berechnung gelangenden Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 14. August 1899. (2205)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die übrigen betheiligten Verwaltungen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Im Tarifheft 4 der Abtheilung A (Verkehr des Bezirks Frankfurt a/M. mit Württemberg) wird mit sofortiger Gültigkeit die Entfernung Herbertingen-Zell-Romrod von 479 auf 467 km geändert und der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) auf den Verkehr mit der Cronberger Eisenbahn ausgedehnt.

Frankfurt a/M., den 11. August 1899. (2206)
Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. September d. J. treten die Nachträge VII zu den Heften C 1 bis 4 vom 1. April 1895 in Kraft. Dieselben enthalten anderweite Frachtsätze für die Station Düsseldorf-Reisholz, Aufnahme der Stationen Frömern, Jürgesbruch und Tönisheide in den Verkehr, Frachtsätze für die Stationen Hemer, Iserlon, Iserlohn (Ostbahnhof), Menden und Westig sowie Fröndenberg und Langschede, Aufnahme der Stationen Baarn und Soest der niederländischen Centralbahn, Ergänzung des Assimilationsverzeichnisses im Heft C 3, Aenderung und Ergänzung der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Die Erhöhung der Frachtsätze Zevenaar-Born Eilgut auf 3,52, Allg. Stückgtkl. auf 1,76 hat erst vom 15. Oktober d. J. Gültigkeit.

Mit dem 1. September d. J. werden ferner folgende Stationen der holländischen Eisenbahn in die Hefte A 3, B 3, D 3 und E aufgenommen, und zwar Breedevoort mit den Frachtsätzen für Lichtenvoorde bezw. Ruurlo, Klarenbeek mit den Frachtsätzen für Apeldoorn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und sind Abdrücke der Nachträge durch dieselben zu beziehen.

Elberfeld, den 11 August 1899. (2207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ostdeutsch-ungarischer Verband.**
Theil II.

Im Tarifheft 1 vom 1. Juni 1899 gelangen berichtigte Frachtsätze zur Einführung, die zum Theil Ermässigungen, zum Theil Erhöhungen herbeiführen. Die ersteren gelten vom 20. August, die letzteren vom 1. Oktober d. J. Auskunft über die neuen Sätze ertheilen die Abfertigungsstellen der Verbandstationen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 16. August 1899. (2208)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Südwestdeutsch - schweizerischer Güterverkehr.**

Für die Beförderung kalzinirter Soda in Wagenladungen von 5000 und 10000 kg ab Wyhlen nach Lenzburg Stadt treten mit sofortiger Gültigkeit direkte Frachtsätze in Höhe von 92 Cts. (bei 5000 kg) und 84 Cts. (bei 10000 kg) für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 14. August 1899. (2209)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Geltung wird die Station Biblisheim als Versandstation und Luxemburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 25 unseres Binnengütertarifs für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände für Rohpetroleum) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Abfertigungsstellen und unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 9. August 1899. (2210)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Deutsch - dänischer Kohlenverkehr.**

Zum Ausnahmetarif vom 1. d. Mts. treten einige Berichtigungen in Kraft, von denen die mit Erhöhungen verbundenen erst vom 1. Oktober d. J. ab gültig werden. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 13. August 1899. (2211)
Königliche Eisenbahndirektion,

**Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Kohlenverkehr.**

Die Bestimmung unter 1.e der Abtheilung C (Seite 168) des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 kommt vom 20. d. Mts. ab in Wegfall.

Essen, den 11. August 1899. (2212)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Beförderung von Langeisen.**

Die unterm 9. Mai v. J. veröffentlichte Tarifmaassnahme, wonach im Bereiche der preussischen Staatsbahnen für Langeisentransporte, solange hierfür nicht passende Langholzwagen ausreichend vorhanden sind, S. S.-Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden können, wird vom 1. Oktober d. J. ab aufgehoben. (2213)

St. Johann-Saarbrücken, 16. August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Verdingungen.

**Oldenburgische Staatsbahnen.**

Die Lieferung nachstehender Radreifen ist zu vergeben:

1. 58 Radreifen verschiedener Grösse für Lokomotiven, aus Tiegelstahl,
2. 40 Radreifen für Tender aus basischem Siemens-Martinstahl,
3. 382 Radreifen verschiedener Grösse für Wagen aus basischem Siemens-Martinstahl.

Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige Einsendung von 0,50 ℳ. von unserem Materialienbüreau, hierselbst Karlstrasse zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum 24. August 1899 an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 25. August 1899, Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 7. September 1899 an ihre Gebote gebunden.

Oldenburg, den 9. August 1899. (2214)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten des II. Gleises in Km. 0,4 + 63; 0,5 + 82; 4,9 + 48; 6,3 + 40; 33,2 + 8; 3,3 + 62; 4,3 + 58; 5,1 + 16; 4,1 + 17; 26,5 + 21; 28,1 und 29,4 + 6 der Strecke Kandrzin-Deutsch-Rasselwitz (rd. 96 t Flusseisen, 4 t Flussstahlguss und 1 t Hartblei) soll öffentlich vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau, Zimmer 99, aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 7,00 ℳ. in baar für die Zeichnungen und 0,50 ℳ. für die Bedingungen bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen postfrei an uns einzusenden. Eröffnungstermin am 28. d. Mts., Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 10. August 1899. (2215)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf der österr. Linien für die Zeit vom Monate Dezember 1899 bis dahin 1900 die Lieferung von:

6000 dz Petroleum

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung, Südbahnhof Restaurationsgebäude I. Stock zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von je 400 bis 600 dz monatlich ab Dezember 1899 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerten sind mit dem Vadiumserlagschein, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen sowie der Schiedsgerichtsordnung, beide mit einer Stempelmarke à 1 Kr., gesiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Petroleum" längstens bis 18. September l. J., 12 Uhr Mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

In den Offerten ist die Provenienz des Rohproduktes als auch des Fabrikates genau anzuführen, und sind die Preise pro 100 kg Netto franco verzollt ab einer Südbahnstation eventuell ab unserem Materialmagazine zu Wien wie folgt zu notiren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel,
c) in Cisternen,
d) in Stahlfässern, welche durch die Südbahngesellschaft beigestellt werden, und deren Füllung ab Fabrik erfolgt.

ad a) ist auch der Preis pro Stück zu notiren, welcher bei Rückübernahme der Barrels vergütet wird.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Offerenten ganz oder auch getheilt an mehrere Offerenten zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihren Offerten bis Ende September l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerirten Petroleums in je 2 gesiegelten Flaschen von mindestens ½ l Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen, oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im August 1899. (2216)

Die Materialverwaltung.

---

**Verding**

der Ausführung von Erd-, Maurer-, Beton-, Asphalt-, Rohrleger- usw. Arbeiten nebst theilweiser Materiallieferung zur Herstellung von drei rd. 300 m langen Bahnsteigen und zwei Zwischengepäcksteigen auf Bahnhof Cassel (O) — rd. 1300 m Rohrkanäle und rd. 13000 qm Bahnsteigfläche.

Die Verdingungsunterlagen sind vom 22. August ab im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel (O) einzusehen, auch vom Betriebssekretär Herrn Bauer daselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ. in Baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Freitag, den 1. September, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Cassel, den 18. August 1899. (2216a)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Bahnbau Steinsfurth-Eppingen.

Mit höherer Ermächtigung soll die Herstellung des Unterbaues der einspurigen normalen Eisenbahn Steinsfurth-Eppingen an eine Unternehmung vergeben werden.

Der Umfang der hauptsächlichsten Arbeiten ist:

| | |
|---|---|
| 1. Erdbewegung (darunter 17000 cbm steiniger und felsiger Muschelkalkboden) | 97000 cbm, |
| 2. Wegbefestigung mit Steinfundament | 12920 qm, |
| 3. Aushub der Fundamente für die Bauwerke | 7036 cbm, |
| 4. Fundamentpfähle | 1970 Stück, |
| 5. Betonirung | 1740 cbm, |
| 6. Mauerung | 2600 cbm, |
| 7. Lieferung und Montirung von Eisenwerk | 45000 kg, |
| 8. Gleisbettung | 25000 cbm, |
| 9. Gleislage einschliesslich Nebengleisen | 14600 lf. m. |

Pläne und Bedingungen sind in den üblichen Dienststunden auf unserem Geschäftszimmer einzusehen und daselbst die Angebotsformulare zu erheben.

Ein Versand der Verdingungsunterlagen nach auswärts findet nicht statt.

Angebote sind längstens bis 2. September l. J., Vormittags 9 Uhr bei diesseitiger Stelle abzugeben.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Eppingen, den 15. August 1899. (2217)

Grossh. Eisenbahnbaubüreau.

---

Der Anstrich von 17 Stück eisernen Brückenkonstruktionen (21000 qm) soll verdungen werden. Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion 1, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Donnerstag, den 24. August d. J., Vormittags 11 Uhr

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2218J)

Frankfurt a/M., den 9. August 1899.

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

## 3. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von altbrauchbaren, sowie von zu Eisenbahnzwecken nicht mehr brauchbaren Oberbau- etc. Materialien.**

| | |
|---|---|
| 343,6 t | altbrauchbare Schienen, |
| 508,5 „ | „ Laschen und sonstiges Kleineisenzeug, |
| 106,9 „ | altbrauchbare Zungenvorrichtungen und sonstiges Weichenmaterial, |
| 81,0 „ | altbrauchbare Quer- und Weichenschwellen, |
| 208,3 „ | unbrauchbare Eisenschienen, |
| 175,6 „ | „ Stahlschienen, |
| 68,0 „ | „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen, |
| 10,0 „ | Blechschrott, |
| 91,5 „ | Eisenschrott } in grösseren |
| 54,0 „ | Gussschrott } und kleineren |
| 76,0 „ | Stahlschrott } Stücken, |
| 13,2 „ | Brückenkonstruktionen, |
| 45,8 „ | = 3 Drehscheiben u. 1 Schiebebühne |

sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs in 17 Loosen verkauft werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine, Montag, den 31. August d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ. (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (2219)

St. Johann-Saarbrücken, im August 1899.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 64. | 23. August 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Dr. Otto Elben.

(Eine Skizze seines Lebens.)

Wir haben in Nr. 34 d. Ztg. das am 28. April d. J. erfolgte Ableben des langjährigen Leiters des „Schwäbischen Merkur" Dr. jur. Otto Elben mitgetheilt mit dem Zusatz, dass wir uns eine eingehendere Schilderung des Wirkens des Verstorbenen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorbehalten. Diese Schilderung ist uns nun ermöglicht und erleichtert durch einen eingehenden Nachruf, den der „Schwäbische Merkur" dem Manne, der ihn über 50 Jahre lang leitete, gewidmet hat. Wir glauben, dass es einer Eisenbahnfachzeitschrift wohl ansteht, der nicht gerade zahlreichen Männer besonders zu gedenken, welche für die Entwickelung und Förderung des Verkehrswesens, inbesondere der Eisenbahnen in uneigennützigster Weise, lediglich aus Liebe zur Sache, rastlos durch Wort und Schrift gewirkt haben, ohne dass sie selbst zu den Fachmännern und Beamten zählten. Und zu diesen Männern dürfen wir den Verstorbenen zählen.

Otto Elben ist geboren zu Stuttgart den 30. Januar 1823. Sein Vater und Grossvater übten den Beruf, den auch er zu dem seinigen machte. Der Grossvater, geboren 4. Mai 1754, war der Gründer des „Schwäbischen Merkur". Vom Vater hatte er die Berufsfreudigkeit, die Pflichttreue, den Sinn für Freundschaft und heitere Geselligkeit, auch die Liebe zum Reisen, für Länder- und Völkerkunde. Nach Abschluss der Gymnasialstudien, die er bei trefflichen Lehrern, unter anderen dem Dichter Gustav Schwab, geniessen durfte, kam Elben 1840 als Volontär auf ein Jahr zu dem bekannten Verlag von Karl Baedeker nach Coblenz zur Erlernung des Buchhandels. Auf der Hinreise bekam er zwischen Castel und Wiesbaden erstmals eine Eisenbahn zu Gesicht. Bei dem ungemein rührigen Karl Baedeker hatte der junge Mann nicht nur Gelegenheit sich tüchtig einzuarbeiten, es war auch eine geistig besonders anregende Stätte. Dem wohlwollenden Lehrherrn, dem bekannten Gründer der Baedekerschen Reisebücher, der gerade damals sein erstes grösseres Reisebuch „Deutschland" mit unsäglicher Mühe zusammenstellte — auch der Volontär hatte mitzuhelfen —, hat er zeitlebens ein treues Andenken bewahrt. Von 1841—1844 folgte der Aufenthalt auf der heimischen Universität Tübingen. Neben dem Studium der Rechtswissenschaft wurden allgemein bildende Fächer gehört, so Geschichte und sämmtliche Kollegien Fr. Vischer's über Litteratur und Aesthetik. Die Hegel'sche Philosophie herrschte damals in Tübingen und ein frischer Luftzug hatte die Studenten aller Fakultäten ergriffen. Otto Elben trat keiner geschlossenen Gesellschaft bei; der Turnplatz, die Liedertafel, der Oratorienverein führten politische und musikalische Gesinnungsgenossen und Freunde zusammen. Nach der Referendarzeit in Esslingen und Stuttgart schloss Elben die juristische Ausbildung im Jahre 1846 mit dem zweiten Examen ab. Ein Jahr zuvor war die Ausarbeitung der Doktordissertation erfolgt.

Im Jahre 1846 begab sich Elben auf Reisen. Zumeist im Stellwagen ging es durch ganz Deutschland, dann durch Belgien, Frankreich mit einem Aufenthalt von fast 5 Monaten in Paris, durch England, wo namentlich wie schon in Paris das Gerichtswesen eingehend studirt wurde, Schottland, Spanien, Portugal und durch ganz Italien. Von Gibraltar wurde ein Abstecher nach Afrika unternommen. Man reiste damals in mancher Beziehung viel schwerer, die heutigen Verkehrsmittel, auch die heutigen Reisehandbücher fehlten. Um so mehr war man auf eigenes Studium angewiesen und um so grösser war auch der Genuss und um so nachhaltiger der Eindruck.

Ende 1847 trat Elben in die Redaktion des „Schwäbischen Merkur" ein. Einer der ersten Leitaufsätze aus seiner Feder war gegen die Erschwerung des Eisenbahnanschlusses durch Baden gerichtet, ein Thema, das noch oft zu behandeln war. Um dieselbe Zeit erfolgte die Aufnahme in die Advokatur. In jenen Jahren war die von Gervinus in Heidelberg geleitete „Deutsche Zeitung" das Hauptorgan für deutsche Einheit und Freiheit und Elben wurde einer ihrer regelmässigen Mitarbeiter aus Schwaben. Er entwickelte von jetzt an in seinem Beruf und auf vielen Gebieten des öffentlichen Lebens eine reiche Thätigkeit. Für die

deutsche Einigung insbesondere ist er unablässig und mit Begeisterung eingetreten, im Jahre 1861 hielt er beim volkswirthschaftlichen Kongress in Stuttgart eine Gedächtnissrede auf Fr. List und im Jahre 1863 bei der Enthüllung des Listdenkmals in Reutlingen die Festrede. Mit List's Ideen hatte er sich besonders vertraut gemacht; der grosse Reutlinger war und blieb sein Leitstern in allen Fragen der Volkswirthschaft und der nationalen Politik. In den Jahren 1851—1853 und 1854—1856 war Elben im Bürgerauschuss seiner Heimathstadt Stuttgart. Auch dem Ausschuss des Stuttgarter Gewerbevereins gehörte er mehrere Jahre lang an. Im Jahre 1868 wurde er als Landtagsabgeordneter für den Bezirk Böblingen gewählt und es begann für ihn in der Kammer eine reiche Thätigkeit, die er bis 1882 neben seinem aufreibenden Hauptberuf mit viel Eifer und mit manchem dauernden Erfolg durchführte. Schon im ersten Jahre seiner Abgeordnetenthätigkeit bot sich ihm Gelegenheit, für die Erbauung von Wohnungen für Eisenbahnbedienstete einzutreten. Wir müssen es uns hier versagen, seine Thätigkeit auf verschiedenen Gebieten, insbesondere auf politischem Gebiete näher zu schildern, gehört in den Rahmen dieser Zeitung doch hauptsächlich sein Wirken auf dem Gebiete des Verkehrswesens; nur eines wollen wir aus seiner politischen Thätigkeit, die im Jahre 1870 mit glühender Begeisterung auf die Einigung des deutschen Vaterlandes gerichtet war, noch hervorheben, eine Denkschrift, welche er im August 1870 unmittelbar nach den Schlachten von Metz dem damaligen preussischen Gesandten in Stuttgart für den Fürsten Bismarck übergab, betitelt: „Das Ziel des Krieges von 1870 und Württemberg“. In dieser Denkschrift wurden die Parteiverhältnisse in Württemberg, die Stimmung der politischen Kreise, wie des Hofes und der Regierung dargelegt und die Nothwendigkeit betont, die endliche Gestaltung Deutschlands herbeizuführen, so lange die Truppen noch im Felde stehen und ehe die partikularistischen Mächte Zeit finden, sich wieder zu erheben.

Bei den Wahlen zum ersten deutschen Reichstag am 3. März 1871 wurde O. Elben für den vierten württembergischen Wahlkreis Böblingen-Leonberg-Maulbronn-Vaihingen gewählt. Die schönste Zeit seines Lebens begann; das Ziel seiner Jugendwünsche, die Einigung des Vaterlandes war erreicht und er selbst sass als Vertreter des Volkes in dessen obersten Rath. Aus seiner Thätigkeit im Reichstag soll hier nur das auf das Verkehrswesen Bezügliche hervorgehoben werden. Am 24. April 1871 stellte er unter Darlegung der Bedeutung der Gotthardbahn für den Verkehr eines sehr grossen Theiles von Deutschland, insbesondere auch für die neuen Provinzen Elsass-Lothringen, die Anfrage, ob die während des Krieges abgelaufene Frist zur Beschaffung der Hilfsgelder für den Bau der Gotthardbahn verlängert und ob eine Vorlage zur Regelung der Betheiligung des Deutschen Reiches in Aussicht stehe. Delbrück antwortete zustimmend. Als die Vorlage der Subvention der Gotthardbahn den Reichstag beschäftigte, hatte der einstige Interpellant in der Sache auch zu eingehender Begründung das Wort. Er verlangte insbesondere Abkürzungen der Zufahrtsbahnen in Baden, in Württemberg, aber auch in Norddeutschland, in Thüringen usw., damit der Betrieb nicht blos entlang des Rheines eine ununterbrochene Verbindung aufweise, sondern ebenso nach Norden und Nordosten bis nach der Reichshauptstadt. „Es sollte vom Herzen der Schweiz aus, von Zürich über Schaffhausen in das Innere des Deutschen Reiches hinein nach Stuttgart und weiterhin, eine direkte Eisenbahnverbindung durch einen direkten Schnellzug eingeführt werden.“ Dieser Plan ist damals schon versucht worden und am Widerspruch einer betheiligten Verwaltung gescheitert; es hat lange gedauert, bis ihm endlich im Sommer 1898 in genügender Weise Rechnung getragen wurde. Schon damals betonte Elben, wie nothwendig es sei, gegenüber dem Verkehrspartikularismus bessere Zustände zu schaffen und die richtigen Grundsätze der Reichsverfassung ins Leben treten zu lassen. Der Entwickelung der Gotthardbahn galt auch später noch sein besonderes Interesse.

Mehrfach erhielt Elben im Reichstag das Wort bei der Berathung des Postgesetzes. Er begrüsste den grossen Fortschritt desselben, wünschte aber einen weiteren Schritt in der Einschränkung des Postzwanges, so insbesondere im Zeitungsvertrieb; er wandte sich gegen die dreierlei Briefmarken und empfahl zu rascher Ermöglichung der Herbeiführung der Einheit im Postwesen die Uebernahme der liberalen Bestimmungen der Einzelstaaten auf das Reich.

Für eine Verkehrsverbindung im Norden des Vaterlandes, den Nordostseekanal, einzutreten hatte Elben im Juni 1871 Gelegenheit; er wies darauf hin, wie wir in Deutschland infolge der Zertheiltheit in die Kleinstaaterei auffallend im Bau von Kanälen zurückgeblieaen seien. Sofort erhob sich Bismarck bestätigend, dass unser Vaterland im Kanalbau noch nicht auf der Höhe der Entwickelung stehe, welche seine Mittel und Verkehrsverhältnisse ihm zuweisen.

Mit einer Reichsbehörde ist der Name O. Elben unzertrennlich verbunden: mit dem Reichseisenbahnamt. Er hatte schon 1871 einen Entwurf nebst Denkschrift gefertigt, war aber damals noch auf Widerstand gestossen. Der Antrag auf Errichtung eines Reichseisenbahnamtes, ausgestattet mit den nöthigen Befugnissen, den Elben 1873 stellte, fand sofort 130 Unterschriften. In der von ihm am 17. Mai 1873 gegebenen Begründung wies er darauf hin, wie sich 90 Verwaltungen in die Aufgabe theilen, welche die Reichsverfassung vorgeschrieben hat, die deutschen Eisenbahnen als ein einheitliches Netz zu verwalten. Er gab ein anschauliches Bild der im Bau, Betrieb und Tarifwesen herrschenden Zersplitterung, zeigte wie gegenüber dem Widerspruch eines einzelnen das gemeinsame Verkehrsinteresse zu leiden habe, er legte die Aufgabe des zu schaffenden Amtes dar, die Kontrole zu üben, dass die Bestimmungen der Reichsverfassung und der einheitlichen Reglements auch wirklich zur Ausführung kommen. Dabei sollte das Reichseisenbahnamt der Mittelpunkt sein der ferneren Eisenbahngesetzgebung. Bismarck erwiderte, „er begrüsse diesen Antrag freudig, wie man lang ersehnte Hilfstruppen begrüsse“; „wenn einer der bedeutendsten und für den Verkehr, für die öffentliche Wohlfahrt wichtigsten Abschnitte der Verfassung eine Ausführung so gut wie gar nicht gefunden, so laste das wie ein im Schuldbuch offenstehender Posten auf dem Reichskanzler, der den Anstoss zu geben haben würde“, er sei „den Antragstellern wesentlich dankbar, wenn sie ihm helfen sein schwerbelastetes, kanzlerisches Gewissen durch Ausführung dieses Antrages zu erleichtern“. Bismarck griff auch entschieden in den langen Berathungen zu Gunsten des neuen Amtes ein. Das Gesetz kam zustande, der Antragsteller hätte allerdings dem neuen Amte eine entschiedene Machtbefugniss und eine kräftigere Weiterentwickelung gewünscht. Aus der Thätigkeit Elben's im ersten Reichstage sei noch in Kürze angeführt seine im Reichstag angenommene Resolution auf Erbauung von Eisenbahnanschlüssen zwischen Elsass und Baden, wonach die beiderseitigen Eisenbahnen zwischen Mülhausen und Müllheim und zwischen St. Louis und Leopoldshöhe in direkte Verbindung gebracht werden sollten, sein Eintreten für den Einpfennigtarif für den Kohlentransport und sein Eintreten für Vereinigung der deutschen Postverwaltungen.

Im württembergischen Landtag beschäftigten O. Elben in ersten Linie die nationalen Fragen, und je mehr diese in den Hintergrund traten, die volkswirthschaftlichen Angelegenheiten. Er war ein Jahrzehnt hindurch nahezu für sämmtliche Vorlagen des öffentlichen Verkehres der Berichterstatter der volkswirthschaftlichen Kommission, insbesondere in den Eisenbahnangelegenheiten, denen er eingehendes Studium und weitgreifendes persönliches Interesse widmete. Im Jahre 1876 trat er in der württembergischen Kammer warm für die Kettenschifffahrt auf dem Neckar ein. Die Eisenbahnfragen Württembergs waren für ihn ein Lieblingsgegenstand, den er von seinem Vater überkommen hatte, der seinerseits für die Anfänge des Eisenbahnbaues lebhaft im „Schwäbischen Merkur“ gewirkt hatte. Seine schwierigste Arbeit, die seine Kraft und Ausdauer viele Jahre

lang ausserordentlich in Anspruch nahm, war die Wirksamkeit für die Böblinger Bahn (Stuttgart-Böblingen-Horb). Wir können den Kämpfen um diese Bahn an dieser Stelle nicht folgen. Erst im Jahre 1874 wurde sie von der Ständekammer genehmigt. Besondere Verdienste hat sich Elben noch um die Bahn Kisslegg-Wangen (-Hergatz) erworben. Die Städte Böblingen und Wangen ehrten seine Verdienste durch Ernennung zu ihrem Ehrenbürger.

Am 30. März 1876 hielt Elben im württembergischen Landtag eine Rede zu Gunsten des Reichseisenbahnprojektes. Das Reichseisenbahnamt war zwar eingesetzt, aber es ermangelte der nöthigen Machtbefugnisse, um durchgreifen zu können. Die Versuche, ein wirksames Reichseisenbahngesetz zu schaffen, waren an dem Widerspruch der Einzelstaaten gescheitert. Da reifte der Gedanke im Kopfe Bismarck's, das Eisenbahnwesen in der Hand des Reiches zu vereinigen. Am 24. März 1876 wurde der preussischen Volksvertretung der Gesetzentwurf über die Abtretung der preussischen Staatseisenbahnen an das Reich vorgelegt; Preussen hielt sich für verpflichtet „zunächst dem Reiche die Möglichkeit zu gewähren, seinerseits den Einfluss zu üben, den andernfalls die preussische Regierung auszuüben genöthigt sein würde". Im Mai genehmigten die beiden Häuser des preussischen Landtages das Gesetz. Schon am 30. März erfolgte im württembergischen Ständesaal die denkwürdige Auseinandersetzung über die Frage. Elben begründete seinen Standpunkt in der längsten Rede, die er je in der Kammer gehalten hat, das Haus hörte aufmerksam zu, endschied aber gegen ihn. Er hatte in seiner Rede u. a. ausgeführt, nur in der grösseren Einheit sei auch in Deutschland die unerlässliche Reform unseres Eisenbahnwesens möglich, er halte für den besten Weg hierzu den eines wirksamen Eisenbahngesetzes; sollte aber eine Einigung hierüber nicht zustande kommen, dann bleibe ebenso im württembergischen, wie im allgemeinen deutschen Interesse nur übrig, die Vereinigung der deutschen Bahnen in der Hand des Reiches. Die Alternative, vor die man jetzt gestellt sei, heisse so: entweder Reform durch das Reich, sei es auf dem Wege eines wirksamen Eisenbahngesetzes oder auf dem eines Ueberganges der Bahnen an das Reich, oder einseitige preussische Eisenbahnpolitik, wie dies in der preussischen Regierungsvorlage für den Fall eines Scheiterns der Reichsreform angekündigt sei. Der Schluss der Rede lautete: „dass wir die Minderheit sind, das kann uns auf keinen Fall abhalten, unsere Ueberzeugung hier geltend zu machen. Es ist das unsere Pflicht, und ich wollte nicht, dass, wenn ein grosser Gedanke in Deutschland ausgesprochen wird, in diesem Saale niemand wäre, der Verständniss für denselben hätte. Als der Zollverein gegründet wurde, da wurde er auch in diesem Saale lebhaft, ja leidenschaftlich bekämpft und als er ins Leben eingeführt war, hat er sich in der grössten Krisis Deutschlands als unzerstörbar erwiesen." Mit diesem offenen Eintreten Elben's für den Bismarck'schen Plan der Reichsbahnen hat man seine Niederlage bei den Reichstagswahlen im Januar 1877 wohl nicht mit Unrecht in Zusammenhang gebracht. Im Herbst 1876 bereitete er den erneuten Entwurf eines Reichseisenbahngesetzes vor, der aber nicht eingebracht wurde.

In den letzten Jahren seiner Kammerthätigkeit erledigte Elben noch volkswirthschaftliche Berichte und auch ausserhalb von Reichs- und Landtag blieb er seinem Lieblingsfach, dem Eisenbahnwesen treu. 1876, als noch die Reichseisenbahnfrage im Vordergrund stand, schrieb er eine Schrift „Die Reichsbahn und die Mittelstaaten", in der insbesondere die finanziellen Grundsätze dargelegt wurden, die bei einer Vereinigung der deutschen Bahnen in der Hand des Reiches maassgebend sein sollten; 1877 folgte ein vielfach bemerkter und wiedergegebener Aufsatz in der Zeitschrift „Im neuen Reich" über die „Lage der deutschen Eisenbahnfrage". Der erneuten Subvention der Gotthardbahn galten weitere Arbeiten, ebenso der Einrichtung geeigneter Schnellzüge Berlin-Stuttgart-Zürich-Gotthard. Die Berichterstattung für die Kammer über die Bahnbauten 1879/81 gaben Elben den Anlass zu einem ausgedehnten Ueberblick über den Eisenbahnbau der vergangenen 15 Jahre und ebenso über die kommende Eisenbahnpolitik und die Nothwendigkeit, sich nunmehr dem Bau von Nebenbahnen zuzuwenden. Der Gedanke, Württemberg müsse sich nunmehr den Nebenbahnen aller Art unter Anpassung an die örtlichen Verhältnisse und Ausserachtlassung der Schablone zuwenden, fand damals nicht überall Verständniss. Er wurde in Eisenbahnbriefen des „Schwäbischen Merkur" ins einzelne dargelegt, die dann später auch in zwei Broschüren: „Württemberg und die Nebenbahnen" und „Sekundärzüge auf den württembergischen Eisenbahnen" gesammelt erschienen. Beide Schriften dürften für manchen „Eisenbahnreformer" auch jetzt noch manches Interessante bieten.

Neben der Arbeit für das Wohl des Vaterlandes in nationaler und volkswirthschaftlicher Beziehung hat die Pflege des volksthümlichen deutschen Männergesanges einen wesentlichen Theil der öffentlichen Wirksamkeit Otto Elben's gebildet. Seine Thätigkeit auf diesem Gebiete zu schildern ist nicht unsere Aufgabe. Elben durfte sich eines glücklichen Familienlebens erfreuen, bis zu seinem Lebensende stand ihm seine treue Gattin zur Seite, ein grosser Kreis von Kindern, Enkeln, Urenkeln wuchs allmählich heran.

Das Bild des Dahingeschiedenen wird insbesondere in Schwaben bleiben als das eines rastlos thätigen, eines edlen, für das Schöne und Gute begeisterten, überzeugungstreuen, dem deutschen Vaterlande feurig hingegebenen Mannes.

---

## Londoner Eisenbahnverkehr.

Ueber den Eisenbahnverkehr Londons bringt das Augustheft der „Zeitschrift für Kleinbahnen" einen Aufsatz, der eine Reihe allgemein interessirender Angaben enthält und dem wir deshalb folgendes entnehmen:

In London ist bekannntlich die bei allen Grossstädten sich zeigende Entwickelung, die Verlegung der Wohnsitze aus den inneren Geschäftsvierteln in die Aussentheile und Vororte, schon sehr weit vorgeschritten; die folgende Tabelle, die für das Geschäftsviertel, die City, wie auch für den Umkreis der Vororte, die Grafschaft London, die entsprechenden Zahlen für die zweite Hälfte unseres Jahrhunders nach den Veröffentlichungen des statistischen Amtes der Grafschaft London enthält, zeigt dies deutlich:

| | City von London | | | Grafschaft London | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Zahl der Häuser insgesammt | Zahl der bewohnten Häuser | Bevölkerung | Zahl der Häuser insgesammt | Zahl der bewohnten Häuser | Bevölkerung |
| 1841 | 17 100 | 15 700 | 124 000 | 274 000 | 263 000 | 1 949 000 |
| 1851 | 16 000 | 14 600 | 128 000 | 323 000 | 309 000 | 2 363 000 |
| 1861 | 15 400 | 13 300 | 112 000 | 376 000 | 360 000 | 2 808 000 |
| 1871 | 12 500 | 9 300 | 75 000 | 452 000 | 420 000 | 3 266 000 |
| 1881 | 11 200 | 6 500 | 51 000 | 526 000 | 489 000 | 3 834 000 |
| 1891 | 10 400 | 5 300 | 38 000 | 587 000 | 547 000 | 4 232 000 |
| 1896 | 9 600 | 4 600 | 31 000 | 595 000 | 558 000 | 4 433 000 |

Hiernach nimmt in der City die Zahl der Häuser im allgemeinen und noch stärker die Zahl der bewohnten Häuser und der Bewohner dauernd ab. Während in der Mitte des Jahrhunderts, 1851, noch 16 000 Häuser sich dort befinden und $^{9}/_{10}$ davon bewohnt sind, nahmen den gleichen Raum am Ende des Jahrhunderts nur noch 9 600 Häuser ein, nicht ganz die Hälfte davon dient zur Wohnung, und selbst diese kleine Anzahl ist nicht so stark bewohnt wie früher, da 1851 noch 9, 1896 dagegen nicht ganz 7 Personen auf ein bewohntes Haus entfallen. Daraus geht klar hervor, dass in der City von London an die Stelle kleinerer Wohnhäuser immer mehr grosse Geschäftspaläste getreten sind.

Die Vorstädte und Aussentheile, die in der Grafschaft London zusammengefasst sind, haben dagegen ihren Charakter als Wohnstätten sich bewahrt. Die weitaus überwiegende Zahl aller Häuser ist 1851 wie 1896 bewohnt, etwa 8 Personen kommen damals wie jetzt auf ein Haus, die Zahl der Häuser hat sich aber fast verdoppelt, so dass die geringe Bewohnerzahl des einzelnen Hauses, die für die City als Zeichen des Fortschreitens der grossen Geschäftshäuser gelten musste, für die Vororte auf das Beibehalten der schönen englischen Sitte des Einfamilienhauses hinweist. Unter diesen Vororten sind nicht weniger als 14, die Ende 1896 über 100 000 Einwohner hatten, und einer, Islington, zählte sogar über 300 000 Köpfe.

Der geschäftliche Mittelpunkt dieser ganzen Bevölkerung liegt in der Londoner City, und gewaltig ist der Verkehr, der sich tagtäglich zwischen dem Geschäftsviertel und den Wohngegenden abwickelt. Seiner Bewältigung haben sich bisher — anders wie auf dem europäischen Festlande und in Amerika, wo besondere, nur dem Stadtverkehr dienende Hoch- und Strassenbahnen meist bestehen — überwiegend die Hauptbahnen gewidmet; sie haben ihre Endbahnhöfe weit in die Stadt hineingeschoben, innerhalb der Stadt und ihres Weichbildes Zwischenstationen angelegt, ihre Linien mit einander verbunden und so ein ausgedehntes, engmaschiges Stadtbahnnetz geschaffen, in das nur wenige lediglich dem städtischen Verkehr dienende Bahnen ergänzend eingefügt sind; das charakteristische Merkmal der Grossstädte des Festlandes, die Strassenbahn, fehlt im inneren London bekanntlich vollständig.

Die Zahl der täglich von den Vororten in die Stadt und zurück fahrenden Personen wird auf mindestens 960 000 geschätzt; zum Vergleich sei bemerkt, dass für die Berliner Stadt- und Ringbahn der tägliche Verkehr des Jahres 1897 auf etwa 300 000 Personen berechnet wird („Archiv für Eisenbahnwesen" 1898 S. 869). 16 Eisenbahngesellschaften theilen sich in diesen gewaltigen Verkehr mit einem Bahnnetz von rund 420 Meilen (= rund 680 km) Betriebslänge; an Stationen gibt es 418 oder, wenn man jede so oft rechnet, als sie von verschiedenen Gesellschaften benutzt wird, 730 auf einer Fläche von 453 Geviertmeilen.*) Länge und Stationen vertheilen sich auf die einzelnen Bahnen in folgenden Zahlen:

| | Länge rund Meilen | Stationen in Alleinbesitz | Benutzte Stationen |
|---|---|---|---|
| Great Eastern | 73,75 | 68 | 83 |
| Brighton | 57,25 | 47 | 65 |
| Chatham-Dover | 29,0 | 40 | 71 |
| South-Eastern | 45,75 | 37 | 46 |
| London and South-Western | 42,0 | 36 | 57 |
| Great Northern | 32,00 | 27 | 54 |
| District | 20,25 | 25 | 62 |
| Metropolitan | 27,0 | 23 | 55 |
| North London | 12,0 | 17 | 60 |
| London and North-Western | 19,0 | 15 | 55 |
| Midland | 17,75 | 9 | 44 |
| Great Western | 13,25 | 7 | 40 |
| London Tilbury | 16,50 | 7 | 15 |
| City and South London | 7,50 | 6 | 6 |
| East London | 7,00 | 6 | 10 |
| Waterloo and City | — | 2 | 2 |
| (Dockgesellschaften | — | 5 | 5) |
| zusammen | 420,00 | 377 | 730 |
| Stationen in gemeinsamem Besitz | — | 41 | — |
| Gesammtzahl der Stationen | — | 418 | — |

Erweiterungen dieses Bahnnetzes stehen unmittelbar bevor. Namentlich für die Bewältigung des Verkehres innerhalb der City selbst haben sich die mit Dampf betriebenen Hauptbahnen als ganz unzulänglich erwiesen, da mit dem An- und Abfahren der Züge sehr viel Zeit stets verloren geht und die Stationen auch zu weit von einander entfernt liegen; hier war man auf die Benutzung des Strassenfuhrwerkes, besonders der Omnibusse, angewiesen. Aber jetzt endlich, viel später als auf dem Festlande und in Amerika, hat man begonnen auch die Elektrizität als bewegende Kraft heranzuziehen; $3\frac{1}{4}$ Meilen der elektrisch betriebenen City-Südlondonbahn und die $1\frac{1}{2}$ Meilen lange Waterloo-Citybahn sind bereits eröffnet, fast 70 Meilen werden in den nächsten Jahren fertiggestellt werden, und zwar handelt es sich dabei um folgende Unternehmungen:

*) Dies ist die Fläche, die man als das Gebiet des Londoner Lebens bezeichnen kann; sie erstreckt sich etwas weiter als die Grafschaft London.

| Bahn | Anzahl der Stationen | Länge | | | | Kapital | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | konzessionirt | davon | | noch ausstehend | konzessionirt | | für 1899 beantragt | | Gesammtkapital | auf eine Meile (rund) |
| | | | fertig | im Bau | | Aktien | Schuldverschreibungen | Aktien | Schuldverschreibungen | | |
| | | englische Meilen | | | | Pfund Sterling | | | | | |
| City-Südlondonbahn | 14 | $6\frac{3}{4}$ | $3\frac{1}{4}$ | 2 | $1\frac{1}{2}$ | 1 680 000 | 518 000 | — | — | 2 198 000 | 326 000 |
| Waterloo-Citybahn | 2 | $1\frac{1}{2}$ | $1\frac{1}{2}$ | — | — | 540 000 | 180 000 | — | — | 720 000 | 480 000 |
| Londoner Centralbahn | 13 | $6\frac{1}{2}$ | — | $6\frac{1}{2}$ | — | 2 850 000 | 950 000 | — | — | 3 800 000 | 600 000 |
| Bäckerstrasse - Waterloobahn | 11 | $3\frac{1}{8}$ | — | $3\frac{1}{8}$ | $2\frac{1}{4}$ | 1 325 000 | 441 000 | 1 200 000 | 400 000 | 3 366 000 | 625 000 |
| Brompton-Picadillybahn | 6 | 2 | — | — | $2\frac{3}{4}$ | 600 000 | 200 000 | 400 000 | 133 000 | 1 333 000 | 500 000 |
| Charing Cross - Euston-Hampsteadbahn | 11 | 5 | — | — | $6\frac{1}{2}$ | 1 416 000 | 472 000 | 360 000 | 120 000 | 2 368 000 | 360 000 |
| City-Brixtonbahn | 8 | $3\frac{1}{2}$ | — | — | $3\frac{3}{4}$ | 900 000 | 300 000 | — | — | 1 200 000 | 240 000 |
| Metropolitan Distriktbahn | 3 | $4\frac{7}{8}$ | — | — | $4\frac{7}{8}$ | 1 700 000 | 566 000 | — | — | 2 266 000 | 460 000 |
| Great Northern (Strandbahn) | — | — | — | — | 6 | — | — | 2 400 000 | 800 000 | 3 200 000 | 540 000 |
| Nordwestlondonbahn | 6 | — | — | — | $4\frac{1}{2}$ | — | — | 1 750 000 | 583 333 | 2 333 333 | 520 000 |
| Great Northern (Citybahn) | 6 | $3\frac{1}{2}$ | — | $3\frac{1}{2}$ | — | 1 560 000 | 520 000 | — | — | 2 080 000 | 600 000 |
| zusammen | 80 | $36\frac{3}{4}$ | $4\frac{3}{4}$ | $15\frac{1}{8}$ | $32\frac{1}{8}$ | 12 571 000 | 4 147 000 | 6 110 000 | 2 036 333 | 24 864 333 | |

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Zur **Kanalfrage** beschränken wir uns heute auf die Mittheilung, dass das Abgeordnetenhaus sowohl den Antrag auf Erbauung des Dortmund-Rhein- und Mittellandkanals als den auf Erbauung nur des Dortmund-Rheinkanals mit erheblichen Mehrheiten abgelehnt hat. Nach den Erklärungen des Ministerpräsidenten Fürsten Hohenlohe ist es sicher, dass der Mittellandkanal von der Tagesordnung nicht verschwinden, sondern wiederkehren und dass die Regierung ihre ganze Kraft dafür einsetzen wird, ihn zur Annahme zu bringen.

Ueber die nächsten Schritte der Regierung ist bis zur Stunde nichts bekannt. Vermuthlich wird nach der heute (den 22. August) erwarteten Rückkehr des Kaisers nach Berlin ein Kronrath stattfinden, von dessen Ausgang die weiteren Entschliessungen abhängen werden.

Aus der rein wirthschaftlichen Kanalfrage ist durch die leidenschaftliche Stellungnahme der Parteien eine politische Frage ersten Ranges geworden und es ist schwer, in dem Urtheil die Ruhe zu bewahren. An dieser Stelle kann nur der Ueberzeugung Ausdruck gegeben werden, dass die Verwirklichung des Kanals eine wirthschaftliche Nothwendigkeit ist und dass diese bei kühler sachlicher Prüfung ihm zum Siege verhelfen wird.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Juli d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im Juli 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 480,49 km.

| Einnahme | im ganzen ℳ | gegen das Vorjahr ℳ | auf 1 km ℳ | gegen das Vorjahr ℳ | gegen das Vorjahr % |
|---|---|---|---|---|---|
| **für alle Bahnen im Juli d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 54 120 870 | + 2 328 458 | 1 300 | + 29 | + 2,28 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 88 078 061 | + 2 482 676 | 2 079 | + 17 | + 0,82 |
| **für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Juli d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 152 904 700 | + 7 458 068 | 4 313 | + 113 | + 2,69 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 300 565 746 | + 16 413 280 | 8 326 | + 276 | + 3,43 |
| **für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 42 952 554 | + 2 528 506 | 7 018 | + 310 | + 4,62 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 77 183 767 | + 855 581 | 12 406 | — 105 | — 0,84 |

Eröffnet wurden am 1. Juli Wollin-Misdroy 16,99 km (königliche Eisenbahndirektion in Stettin), am 15. Juli die Verbindungsbahn zwischen Dorstfeld und Dortmunderfeld 1,15 km (königliche Eisenbahndirektion in Essen).

— Seit **Einführung des Personen- und Gepäcktarifes der preussischen Staatsbahnen** auf den Strecken der vormaligen hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, soweit sie dem **Direktionsbezirk Mainz** zugetheilt wurden — es sind dies die in den hessischen Provinzen Rheinhessen und Starkenburg belegenen Linien —, sind nunmehr 10 Monate verflossen. Die Wirkung dieser mit einer starken Tarifermässigung verbundenen Reform für ein begrenztes Verkehrsgebiet wird um so grösseres Interesse bieten, als die schwebenden Fragen einer Aenderung der Personentarife die Aufmerksamkeit weiter Kreise in Anspruch nehmen, als ferner durch diese Reform zum ersten Mal in einem süddeutschen Verkehrsgebiet mit starkem Lokal- und Durchgangsverkehr die IV. Wagenklasse, welcher die süddeutsche Bevölkerung angeblich abgeneigt sein soll, eingeführt worden ist.

Nach den vorliegenden Erfahrungen hat sich in diesem neuen Gebiet die IV. Wagenklasse als ein ausserordentliches Förderungsmittel des Personenverkehres erwiesen und erfreut sich bei der weniger bemittelten Bevölkerung grosser Beliebtheit.

Die beförderte Personenzahl ist innerhalb vier verschiedener Verkehrsmonate des Jahres 1898/99 gegen die gleichen Monate des Vorjahres von 2 171 456 auf 2 734 046, d. i. um 562 590 = 20 % gestiegen. Für das ganze Jahr berechnet, bedeutet dies eine Mehrbeförderung von 1 687 770 Personen.

Während sich zur Zeit der Geltung des hessischen Ludwigsbahntarifes die Reisenden auf die einzelnen Klassen im Binnenverkehr mit 0,3 % in der I. Klasse, mit 7,2 % in der II. Klasse und mit 92,5 % in der III. Klasse vertheilten, entfallen seit dem 1. Oktober 1898 im Binnenverkehr auf die I. Klasse 0,3 %, II. Klasse 5,5 %, III. Klasse 33,5 % und IV. Klasse 60,7 % aller Reisenden.

Mit der wachsenden Zahl der beförderten Personen hat auch die Zahl der geleisteten Personenkilometer zugenommen, nämlich um 5 795 200 = 11 %.

Die durchschnittliche Einnahme aus dem Personenkilometer ist von 3,8 ₰ auf 2,8 ₰, also um fast 27 % zurückgegangen.

Die wirkliche Einnahme ist zwar innerhalb der angegebenen vier Monate von rund 1 350 000 ℳ auf rund 1 400 000 ℳ, d. i. um 50 000 ℳ = 3,4 % gestiegen. Es entspricht dieses jedoch kaum den Mehreinnahmen aus der fortschreitenden allgemeinen Verkehrssteigerung. Zieht man die Anschaffungskosten für Wagen, die Mehraufwendungen für Personal und Zugkosten infolge der Einführung der IV. Wagenklasse in Betracht, so ergibt sich für die Verwaltung als finanzielle Wirkung der Maassnahme nicht wohl eine Steigerung, sondern eher eine Minderung der Reineinnahme.

Die aller Orten verbreitete Auffassung, dass Tarifermässigungen Einnahmevermehrung mit sich bringen müssen, findet vorliegend trotz der starken Verkehrssteigerung keine Bestätigung, wobei allerdings die erst verhältnissmässig kurze Dauer der neuen Einrichtung und die Höhe der mit ihr verbundenen erstmaligen Kosten zu berücksichtigen ist.

— **Der Eisenbahngüterverkehr Berlins** weist nach einer soeben vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik **im Jahre 1898** eine ganz ungewöhnliche Steigerung auf. Der gesammte Güterverkehr der Reichshauptstadt auf der Bahn betrug nicht weniger als 6 490 032 t gegen 6 040 730 t im Jahre 1897. Im Jahre 1896 hatte er 5 839 682 t betragen, 1895 5 600 678 t. Der Gesammtgüterverkehr auf den Bahnen der Provinz Brandenburg beträgt nur 10 400 000 t, der von ganz Deutschland 230 300 000 t, so dass Berlin mit seinen nahezu 6 500 000 t etwa den 35. Theil des Güterverkehres der deutschen Bahnen in Anspruch nimmt, trotz des bedeutenden Güterverkehres auf den Wasserstrassen der Reichshauptstadt. Der grösste Theil des Güterverkehres in Berlin entfällt auf die vom Inlande empfangenen Waaren mit über 5 000 000 t, während ganz Brandenburg nicht einmal soviel, über 3 300 000 t 1898 empfing. Die Zufuhr nach Berlin weist eine stete Steigerung auf. Im Jahre 1895 betrug die Gütereinfuhr aus dem Inlande nur 4 400 000 t. Von den auf den deutschen Bahnen aus dem Inlande ankommenden Gütern mit 114 500 000 t kommt etwa der 23. Theil in Berlin an. Aus dem Auslande erhielt Berlin 1898 212 000 t, 1895 210 000 t. Viel geringer ist die Verfrachtung von Gütern in Berlin. Sie betrug nur etwas über 1 000 000 t nach dem In- und nahezu 50 000 t nach dem Auslande.

— **Schnellzugverbindung München-Berlin.** Zur Verbesserung der zwischen München und Berlin vorhandenen Schnellzugverbindungen besteht bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung die Absicht, im nächsten Jahre nicht mehr, wie bisher im Sommerfahrplan, zwei Schnellzüge unmittelbar hintereinander laufen zu lassen, wie dies zur Zeit früh nach 8 Uhr bezw. Abends nach 8 Uhr über Regensburg, Hof und früh 7½ und 7¾ Uhr über Nürnberg-Probstzella der Fall ist, sondern diese seither in dem kurzen Abstand von 10—15 Min. sich folgenden Schnellzüge weiter auseinander zu legen und damit neue Schnellzugverbindungen zu günstig liegender Tages- bezw. Nachtzeit zu schaffen. Es soll damit der gleiche Zweck erreicht werden, der bisher durch Vor- und Nachläufer der bezeichneten Schnellzüge angestrebt und zum Theil auch erreicht wurde. Der Anfang soll im nächsten Sommer gemacht werden.

— **Vorwohle - Emmerthaler Eisenbahngesellschaft.** In der kürzlich in Braunschweig abgehaltenen Generalversammlung wurde der Abschluss vom 31. März d. J. genehmigt und die Amtsdauer des Aufsichtsraths verlängert. Die Aktien Lit. A erhalten nach Verhältniss der Einzahlung 4 % Bauzinsen. Man hofft die ganze Bahnstrecke im März nächsten Jahres eröffnen zu können, einige Theilstrecken jedoch schon vorher. Das Aktienkapital beträgt 2 600 000 ℳ Aktien Lit. A und 455 000 ℳ Aktien Lit. B; dazu kommen 405 000 ℳ Subventionen der braunschweigischen Regierung. Ueber diese Beträge ist wie folgt verfügt worden: Für Ausführung des Baues erhält die Firma Vering & Wächter in Berlin 2 997 000 ℳ, für Grunderwerb sind bestimmt 320 000 ℳ, bezw. noch weitere 50 000 ℳ, zur Deckung der Bauzinsen 93 000 ℳ.

— **Sterbekassenverein pragmatischer Beamten der königlich bayerischen Verkehrsanstalten.** Aus dem bei der jüngsten Generalversammlung erstatten Berichte über den nunmehr in sein 40. Jahr gehenden Verein, über dessen Zweck die Nr. 32 S. 505 Jahrg. 1898 Näheres enthält, entnehmen wir, dass der Verein im abgelaufenen Verwaltungsjahre 35 Mitglieder durch den Tod verloren hat und die gegenwärtige Mitgliederzahl noch 1 106 beträgt. Die Sterbefallquote zu 1 400 *M.* wurde beibehalten und gelangten an die Relikten der 35 verstorbenen Mitglieder 49 000 *M.* zur Auszahlung. Die Einnahmen des verflossenen Jahres betrugen 71 317 *M.*, die Ausgaben 64 008 *M.*, so dass dem Vereinsvermögen ein Zuwachs von 6 909 *M.* zugeführt werden konnte, wodurch dasselbe die sehr ansehnliche Höhe von 464 909 *M.* erreichte, und woraus die erfreuliche Gewissheit resultirt, dass der so segensreich wirkende Verein unter der umsichtigen Führung und Leitung seiner langjährig erprobten Vorstandschaft gegenüber allen Eventualitäten vollkommen sicher gestellt ist.

— Am 11. d. Mts. feierte der **Gesangverein grossherzoglicher Eisenbahnbeamten zu Schwerin**, der neben der Pflege des Gesanges insbesondere auch die Förderung der Geselligkeit und der Kameradschaft unter den Beamten bezweckt, sein diesjähriges **Sommerfest**. Von den Mitgliedern wurde diesem Vergnügen ein besonderes Interesse entgegengebracht, weil für den Ausflug seitens der grossherzoglichen Generaleisenbahndirektion in entgegenkommendster Weise ein Sonderzug bewilligt war. So versammelte sich denn Nachmittags eine grosse Anzahl Theilnehmer mit ihren Familien auf dem Bahnhofe und pünktlich 2 Uhr setzte sich der vollbesetzte Sonderzug unter den Klängen einer Musikkapelle in Bewegung und nach $^3/_4$ stündiger Fahrt langte der Zug in dem freundlich gelegenen Städtchen Gadebusch an, wo sich bei hellem Sonnenscheine auf dem vor dem Schützenhause und an einem prachtvollen Buchenwalde reizend belegenen Festplatze bald ein reges Leben und Treiben entwickelte. Preisspiele und Preisschiessen für die Kinder sowie Spiele für die Erwachsenen, Konzert und ein Tänzchen im Freien sorgten für reichhaltige Abwechselung. Während des gemeinschaftlichen Abendessens gedachte ein Redner mit begeisterten Worten der Liebe und Treue der mecklenburgischen Eisenbahnbeamten zu ihrem angestammten Fürstenhause. Das auf Seine königliche Hoheit den Grossherzog Friedrich Franz IV. und Seine Hoheit den Herzog Regenten Johann Albrecht ausgebrachte Hoch fand jubelnde Aufnahme und wurde hieran anschliessend die mecklenburgische Nationalhymne stehend gesungen. Ein zweiter Redner feierte sodann die grossherzogliche Generaleisenbahndirektion, beleuchtete die Zwecke des Vereins, hob hervor, dass durch die Vereinsvergnügungen unter den verschiedenen Beamtenklassen ein mehr menschlicher und persönlicher Verkehr geschaffen werde, der durchaus dazu angethan sei, den Sinn für Zusammengehörigkeit unter den Beamten zu wecken und zu fördern; insbesondere wies der Redner jedoch auf das gute loyale Verhältniss hin, welches zwischen der grossherzoglichen Eisenbahnverwaltung und ihren Beamten bestehe und welches auf gegenseitigem Vertrauen beruhe, sprach den Dank für die Gestellung des Sonderzuges aus und knüpfte daran die Hoffnung, dass die wohlwollende Fürsorge der Generaldirektion dem Verein auch fernerhin erhalten bleiben möge. Das auf die Mitglieder der grossherzoglichen Generaldirektion ausgebrachte Hoch fand gleichfalls jubelnde Aufnahme. Abends $9^1/_2$ Uhr führte der Sonderzug die Festtheilnehmer nach Schwerin zurück.

— Zur Beseitigung der vielfachen Unzuträglichkeiten, die sich bei der Beförderung einzelner Pferde mit der Eisenbahn ergeben haben, sind, wie das Kriegsministerium bekannt gibt, zwischen den Militäreisenbahnbehörden und den Eisenbahnverwaltungen Fahrpläne für den Transport einzelner Militärpferde vereinbart worden. Diese Fahrpläne werden in einem **Pferdekursbuch** vereinigt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Uebelstände bei der Vieh- und Fleischbeförderung.** Der Wiener Viehhändlerverein hat in einer Eingabe an das Eisenbahnministerium Beschwerde über Uebelstände bei der Vieh- und Fleischbeförderung nach Wien erhoben, welche auch die Versorgung Wiens mit Fleisch ungünstig beeinflusse. In der Eingabe wird insbesondere über lange Aufenthalte in den Anschlussstationen Klage geführt. Hierüber wurden durch Vermittelung der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen Erhebungen gepflogen, denen zufolge auf dem Bahnhofe der Staatseisenbahngesellschaft in Wien in vereinzelten Fällen thatsächlich ungewöhnlich lange Aufenthaltszeiten vorkommen. Hinsichtlich derselben können indessen, wie das Eisenbahnministerium in der Erledigung der erwähnten Eingabe hervorhebt, die örtlichen Schwierigkeiten nicht ausser Acht gelassen werden, die auf dieser Station den beschleunigten Uebergang lebender Thiere behindern. Auch in der Station Bruck an der Leitha, über welche sich der von Budapest ausgehende und nach St. Marx bestimmte Viehverkehr bewegt, ist nach den Ergebnissen der Erhebungen die Abfertigung der Viehzüge keine befriedigende. Da die genannte Station auf ungarischem Gebiete liegt und der Dienst daselbst von Organen der ungarischen Staatseisenbahnen besorgt wird, wurden letztere ersucht, entsprechende Anordnungen zu treffen, damit die über Bruck an der Leitha gehenden Viehtransporte von dieser Station mit thunlichster Beschleunigung weitergeleitet werden. Hinsichtlich der Bemängelung, dass die Fleischsendungen viele Stunden vor Abgang der Züge auf die Stationen gebracht werden müssen, heisst es in der Erledigung des Ministeriums: Allerdings tritt häufig der Fall ein, dass die Aufgabe der Fleischsendungen mehrere Stunden vor Abgang des Zuges erfolgen muss. Die angeführte Bestimmung ist keineswegs, wie in der Eingabe der Viehhändler angenommen wird, wegen der rechtzeitigen Bereithaltung der Wagen, sondern deshalb getroffen, weil nach dem Schlusse der Amtsstunden weder das erforderliche Expeditions- und Magazinspersonal noch die staatlichen Beschauorgane zur Verfügung stehen. Dieser Grund lässt die Aenderung der angefochtenen Bestimmungen vorerst unthunlich erscheinen.

— **Betrieb der Wiener Stadtbahn.** Der Verkehr auf ihr gestaltet sich seit der am 1. Juli d. J. erfolgten Eröffnung der unteren Wienthallinie sehr lebhaft, namentlich ist er an Sonn- und Feiertagen ausserordentlich stark. Nach den bisherigen Ergebnissen wurden durchschnittlich 180 000 Personen an einem Sonn- oder Feiertage befördert. Dieser Massenverkehr, welcher sich auf wenige Stunden eines Tages zusammendrängt, wickelt sich, trotzdem er nahezu die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht, ohne wesentliche Störungen ab, und darf man wohl der Staatseisenbahnverwaltung das Zeugniss nicht versagen, den schwierigen Betriebsdienst zweckmässig organisirt zu haben. Die Zahl der fahrplanmässigen Züge ist so reichlich bemessen, dass sie selbst für den Massenverkehr an Sonn- und Feiertagen im allgemeinen ausreicht. Die Abfertigung der Züge geht flott von statten. Der Aufenthalt in den Stationen dauert nur etwa eine halbe Minute, und hat sich das Publikum bereits daran gewöhnt, mit der zur Vermeidung von Verspätungen nöthigen Raschheit ein- und auszusteigen.

Die bauliche Anlage der Stadtbahn entspricht im allgemeinen den Anforderungen des Verkehres. Ein baulicher Mangel, welcher sich fühlbar macht, liegt in der ungenügenden Lufterneuerung in den Tunnelstrecken. Indessen ist auch in dieser Richtung bereits das Nöthige eingeleitet worden, um Abhilfe zu schaffen. Einerseits sollen Vorrichtungen zur Kondensirung des Dampfes in Anwendung gebracht werden, andererseits nimmt man in Aussicht, Luftabzuglöcher zur Verbesserung der Ventilation anzubringen.

— **Tarife der Wiener Stadtbahn.** Einige Tagesblätter brachten die Mittheilung, dass eine Verbilligung der Fahrpreise der Wiener Stadtbahn in Aussicht stehe, indem man daran denke, die Grenze der ersten Zone (bisher 3 km), für welche der Fahrpreis III. Klasse 10 Heller beträgt, hinauszurücken. Man werde also für denselben Preis eine längere Strecke befahren können. Diese Mittheilungen werden von amtlicher Seite als gänzlich unbegründet bezeichnet. Angesichts des Betriebskostenabganges von 156 000 fl., welcher sich im Jahre 1898 aus dem Betriebe der Stadtbahnen ergeben hat, wäre es, wie die amtliche Berichtigung hervorhebt, kaum am Platze, an eine Herabsetzung der Tarife zu denken, zumal die dermaligen Fahrpreise anerkannt sehr niedrige seien und die Massenbeförderung an Sonn- und Feiertagen ohnehin nur mit dem Aufgebote aller Kräfte bewältigt werden könne. Eine einfache Tarifherabsetzung wäre wohl kein geeignetes Mittel, um dem unzureichenden Ertrage der Stadtbahn, der sich auch seit der im Juli d. J. erfolgten Eröffnung der unteren Wienthallinie nicht wesentlich gebessert hat, aufzuhelfen.

— **Zur Vereinfachung der Stückgutabfertigung.** Seitens der österreichischen Postverwaltung ist, und zwar vorläufig in drei Kronländern — darunter Niederösterreich — versuchsweise eine Einrichtung getroffen worden, welche bestimmt ist, dem kaum zu bewältigenden Andrange, der bei Aufgabe von Postpacketen an den Schaltern der grossen Postämter herrscht, zu begegnen. Das Personal konnte nämlich die Abfertigung der Packete, namentlich in den Nachmittagsstunden, nur mit grossem Zeitaufwande erledigen und auch den Geschäftsfirmen erwuchs hieraus, dass ihr mit der Aufgabe dieser Packete betrautes Personal oft stundenlang an den Postschaltern warten musste, ein empfindlicher Zeitverlust. Um diesem Uebelstande zu begegnen, hat nun seit einiger Zeit die Postverwaltung vertrauenswürdigen

Geschäftshäusern die Ermächtigung ertheilt, die erforderlichen Verrichtungen, wie die Abwaage, Taxbestimmung, Bezettelung der Packete usw. in ihren Geschäftsräumen selbst vorzunehmen, so dass die derartig zur Versendung bereitgestellten Packete in kurzem Wege seitens der Postorgane abgefertigt werden können. Selbstverständlich fehlt es nicht an der nothwendigen Kontrole. Da sich diese Maassregel bisher bewährt hat, wird, wie verlautet, seitens der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung die Einführung einer ähnlichen Einrichtung in Bezug auf die Abfertigung von Eisenbahnstückgütern in einzelnen grossen Stationen in Erwägung gezogen. Auch im Eisenbahnverkehre erfordert nämlich die Aufgabe, namentlich in grossen Stationen, mit Rücksicht auf die zumeist beschränkten Güterdienstanlagen einen erheblichen Zeitaufwand. Es wäre daher mit Befriedigung zu begrüssen, wenn es möglich wäre, diesem Uebelstande durch die in Aussicht genommene Vereinfachung der Abfertigung zu begegnen. Allerdings ergeben sich hier weitaus grössere Schwierigkeiten wie im Postverkehr, und es bleibt abzuwarten, ob es gelingen wird, diese zu überwinden.

— Nach monatelangen Verhandlungen ist vor kurzem das Statut der **Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien** genehmigt worden, welcher Aktiengesellschaft bekanntlich die Umgestaltung der Linien der Wiener Tramwaygesellschaft auf elektrischen Betrieb, sowie der Bau zahlreicher gleichfalls elektrisch zu betreibender Ergänzungslinien auf Grund des zwischen der Gemeinde Wien und der Firma Siemens & Halske abgeschlossenen Vertrages (vergl. Nr. 85, S. 1318 Jahrg. 1898 d. Ztg.) zufällt. Die Wiener Tramwaygesellschaft geht in Liquidation und überträgt die ihr verliehenen Konzessionen an die Gemeinde Wien, welche auch Konzessionärin der Ergänzungslinien ist.

Die neue Gesellschaft führt die Firma: „Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien.“ Gegenstand und Zweck des Unternehmens — ist abgesehen vom Bau und Betrieb der der Gemeinde Wien konzessionirten elektrischen normalspurigen Kleinbahnen, sowie weiterer Linien in Wien und Umgebung, für welche der Stadtgemeinde die Konzession ertheilt werden sollte — die Erwerbung, der Bau und Betrieb von Bahnen niedriger Ordnung für Wien und Umgebung im Anschlusse an die früheren Linien; ferner die Erwerbung, Errichtung, der Bau und Betrieb von elektrischen Kraftwerken und sonstigen Anlagen für die erwähnten Bahnbetriebe; dann von Kraftwerken und Anlagen für elektrische Beleuchtung oder anderweitige Verwerthung der elektrischen Kraft innerhalb des Gemeindegebietes, jedoch nur mit Zustimmung der Gemeinde; der Ankauf der zum Betrieb der Bahnen gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen; die Einbeziehung von anderen Bahn- und elektrischen Unternehmungen; die Durchführung der zu diesem Zwecke erforderlichen Liquidirungen und Fusionirungen; die Berechtigung, sich an ähnlichen Unternehmungen zu betheiligen und Aktien sowie Obligationen derselben zu erwerben. Alle diese Rechte können jedoch nur unbeschadet den der Gemeinde Wien nach den Bestimmungen des abzuschliessenden Bau- und Betriebsvertrages zustehenden Ansprüchen ausgeübt werden.

Das Aktienkapital beträgt 50 000 000 Kr. und wird den Aktionären der alten Tramwaygesellschaft der Umtausch ihrer Aktien gegen solche der neuen Gesellschaft angeboten.

Zur Ausgabe von Obligationen ist die Gesellschaft bis zur Höhe von 50 000 000 Kr. berechtigt.

— **Elektrische Strassenbahn in Saaz.** Wie verlautet, ist zwischen der Stadtgemeinde Saaz und einer aus Privaten bestehenden Vereinigung ein Vertrag abgeschlossen worden, demzufolge ohne Belastung der Stadtgemeinde eine elektrische Strassenbahn in dieser Stadt hergestellt werden soll, welche den Zweck hat, die Stadt mit dem Bahnhofe zu verbinden. Nach 60 Jahren soll das Heimfallsrecht an die Stadtgemeinde eintreten. Doch hat die Stadt das Recht, die Bahn auch zu einem früheren Zeitpunkte unter den üblichen Bedingungen abzulösen.

— **Automobilwagen im Eisenbahnverkehr.** Das Automobilwesen steht auch in Oesterreich vor einer bedeutenden Entwickelung und es beschäftigen sich schon mehrere österreichische Fabriken mit dem Bau von Automobilwagen für den Strassenverkehr. Wie das „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt“ mittheilt, hat neuestens die Nesselsdorfer Wagenfabrik auf Anregung des Eisenbahnministeriums den Entschluss gefasst, die Frage der Konstruktion von Automobilwagen für den Eisenbahnverkehr zu studiren. Es ist ins Auge gefasst, solche Wagen auf Lokalbahnen mit schwachem Verkehr einzeln oder mit einem angefügten Beiwagen in Verkehr zu setzen, wodurch es möglich wäre, mit Wahrung der grösstmöglichen Sparsamkeit auf diesen Linien einen regeren Zugverkehr zu unterhalten. Die Studien werden in erster Linie klarzustellen haben, ob, trotzdem das Benzin, das zur Feuerung der Automobilwagen dient, theuerer ist als Kohle, hierdurch eine Verbilligung der Betriebskosten zu erzielen wäre.

— **Wiener-Neustädter Lokomotivfabrik.** Wie gemeldet wird, hat die französische Westbahn zehn Lokomotiven bei der Wiener-Neustädter Fabrik in Bestellung gegeben. Sie fand kein französisches und kein anderes ausländisches Werk, das ihr die Lokomotiven in der verlangten Lieferfrist hätte herstellen können. So sehr sind die Lokomotivfabriken dermalen mit Arbeit überhäuft.

— **Projektirte Lokalbahn Gran-Párkány-Nána.** Die Interessenten der Stadt Gran im Verein mit der Direktion der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Eisenbahn Budapest-Dorogh-Gran-Almas-Füzitö haben den Beschluss gefasst, die Hauptstation Gran der vorbenannten Linie über die Maria Valeria-Donaubrücke, bei deren Bau auf seinerzeitige Legung eines Eisenbahngleises Rücksicht genommen wurde, in der Gran gegenüber liegenden Station Párkány-Nána mit der Hauptlinie Budapest-Marchegg der ungarischen Staatsbahnen zu verbinden. Die Baukosten dieser als normalspurige Sekundärbahn zu erbauenden und von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zu betreibenden Linie sind mit 818 000 fl. bemessen. Die projektirte Linie ist von wesentlicher verkehrspolitischer und kommerzieller Bedeutung, und zwar in ersterer Beziehung, weil sie ausser der Stammlinie Budapest-Gran-Almás-Füzitö von letzterer Station aus auch die donaurechtsuferseitige Linie Budapest-Kelenföld-Bruck a. d. L. der ungarischen Staatsbahnen mit deren donaulinksuferseitigen Linie Budapest-Gran-Nána-Marchegg zu verbinden, daher diese beiden parallel zur Donau führenden Linien innerhalb der beiden Hauptrelationen Wien-Budapest je nach Bedarf wechselseitig zu entlasten, ausserdem aber und zwar durch Vermittelung der in diese beiden einmündenden Radiallinien in kommerzieller Beziehung den Waarenaustausch zwischen den süd- und nordungarischen Betriebsnetzen zu fördern berufen ist. Den bedeutenden Kohlenwerken der Bergbaureviere von Dorogh, Gran und Tokod, den Cementwerken von Sattel-Neudorf und den Hartholzbeständen der südlichen Gebiete Ungarns werden auf diesem Wege ebenso wie den vom Norden des Landes aus nach Süden gravitirenden Weichholzwaldschlägen der Karparthenurwälder auf kürzestem Wege neue Absatzgebiete erschlossen werden. Die Direktion der Budapest-Gran-Almás-Füzitöer Eisenbahn beabsichtigt, wie aus Budapest berichtet wird, den nur kurze Zeit beanspruchenden Ausbau der Linie Gran-Párkány-Nána sofort nach Erwirkung der bereits in nächster Zeit zu gewärtigenden Konzession in Angriff zu nehmen.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Juni d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

| Hauptbahnen | im Juni 1899 fl. | im Juni 1898 fl. |
|---|---|---|
| Ungarische Staatsbahnen . . . . . | 7 179 300 | 7 151 655 |
| Südbahn (ungarische Linien) . . . . | 581 583 | 548 784 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . . | 59 372 | 56 015 |
| Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie) | 461 226 | 422 178 |
| Mohács-Fünfkirchener E. . . . . . | 59 016 | 51 040 |
| Fünfkirchen-Bárcser E. . . . . . . | 39 100 | 38 438 |
| Hauptbahnen zusammen | 8 379 597 | 8 268 110 |
| Lokalbahnen „ | 1 287 394 | 1 203 447 |
| insgesammt | 9 666 991 | 9 471 557 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Juni 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 553,0 (1898 6 853,1) km, zusammen somit 16 723,9 (1898 16 019,9) km.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 56 099 032 (1898 53 735 495) fl. Sie ist demnach gegen das Vorjahr um rund 2 360 000 fl. höher, wobei die Vergrösserung des Netzes um 704,0 km zu berücksichtigen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 1 880 000 fl. und auf die Lokalbahnen rund 480 000 fl.

## Vereinsausland.

— **Neue Bahnverbindung zwischen Belgien und Deutschland.** Die belgische Staatseisenbahnverwaltung ist seit längerer Zeit auf eine Verbesserung der Verbindung der belgischen Hauptstadt, bezw. der Bahnlinie Ostende-Brüssel mit Aachen und darüber hinaus, mit dem Osten und Süden Europas, sowie mit dem Orient sowohl für den Personen- wie für den Postverkehr bedacht. Als Frucht ihrer Studien liegt nunmehr der Plan einer neuen Eisenbahnlinie Brüssel-Aachen vor. Diese Linie wird, wie in dem Aachener Blatt „Echo der Gegenwart" berichtet wird, bis zur preussischen Grenze etwa 30 000 000 Frcs. kosten, dabei sollen in einer dem heutigen hohen Stand der Technik entsprechenden Weise, unter Vermeidung von Umwegen, alle Schwierigkeiten überwunden werden. In gerader, wenig südöstlicher Linie wird die neue Strecke über St. Trond und Tongern, zwischen Bisé und der holländischen Grenze durch, die preussische Grenze erreichen. Man erwartet auf belgischer Seite, dass in Preussen dieser Plan eine gute Aufnahme finde, und dass Preussen auf seinem Gebiete an die neue Linie anknüpfen und die wenige Kilometer lange Strecke zwischen der Grenze und Aachen entsprechend ausbauen werde. (Münch. „Allgem. Ztg.")

— **Neue elektrische Trambahnen in Belgien.** Die neu errichtete Generalgesellschaft der Antwerpener Trambahnen hat die Umgestaltung des ganzen Trambahnnetzes behufs elektrischen Betriebes beschlossen. Die Arbeiten sind auf ein Jahr berechnet. Die belgische Repräsentantenkammer hat die Regierungsvorlage, die die Konzessionen aller Brüsseler Trambahnen bis zum Jahre 1945 verlängert und in den Händen der Brüsseler Trambahnengesellschaft vereinigt, angenommen. Die Fahrtarife werden heruntergesetzt und allmählich wird der 10 Cts.-Tarif eingeführt. Die Gesellschaft ist verpflichtet, innerhalb fünf Jahren den elektrischen Betrieb auf allen ihren Linien einzuführen. Da die bisherigen, theils mit unterirdischem Systeme eingerichteten, theils mit Luftkabeln ausgestatteten elektrischen Trambahnlinien, die die Berliner Elektrizitätsgesellschaft Union hergestellt hat, sich gut bewähren, wird diese Gesellschaft neue Bestellungen erhalten. Für die Linien der unteren Stadt soll auch unterirdisches elektrisches Betriebssystem eingeführt werden. („Voss. Ztg.")

— **Italienische Eisenbahnen.** Man schreibt der Münchener „Allgem. Ztg." aus Mailand: In dem am 30. Juni zu Ende gegangenen Rechnungsjahres war für die drei grossen italienischen Eisenbahnbetriebsgesellschaften, die Mittelmeer-, die Meridional- und die sizilianischen Bahnen an Einnahmen vorgesehen 131 450 000 L., bezw. 106 500 000 L., bezw. 8 300 000 L. In Wirklichkeit jedoch stellten sich die Ergebnisse 136 744 579 L., bezw. 112 567 507 L. und 8 740 828 L., übersteigen somit um 11 822 914 L., d. h. 5,61 % den Voranschlag. Hiervon entfallen auf die Meridionalbahn 5,71 %, auf die sizilianischen Bahnen 5,31 % und auf die Mittelmeerbahn nur 4,03 %. Im Vergleich zu 1897/98 wurden in 1898/99 15 459 958 L. mehr erzielt, was einer durchschnittlichen Verkehrshebung von 6,34 % entspricht. Die Erträgnisse aus der Personenbeförderung sind um 3,63 %, diejenigen aus dem Eilgütertransport um 8,11 % und schliesslich der Frachtgüterverkehr um etwa 9 % gestiegen. Der Gewinnantheil des Staates bei einer insgesammt mit 246 250 000 L. vorgesehenen Roheinnahme war mit 65 500 000 L. in das Budget eingestellt. Da aber 258 372 941 L. sich ergaben, so entfallen demzufolge auf denselben 68 824 549 L. oder 3 324 549 L. mehr als erwartet wurden und 4 123 612 L. mehr als er in 1897/98 erhalten.

— In der kürzlich geschlossenen Parlamentssession hatte die **englische Regierung** einen Gesetzentwurf eingebracht, der auf allen Eisenbahnen **automatische Kuppelungen** obligatorisch machen und dadurch die Zahl der Unfälle vermindern sollte. Dieser Gesetzentwurf war bei den grossen Eisenbahngesellschaften auf entschiedenen Widerstand gestossen schon wegen der bedeutenden Kosten, die er ihnen verursachen musste. Schliesslich hat denn auch die Regierung den Gesetzentwurf fallen gelassen und dem Einflusse nachgegeben, der von den Freunden der grossen Eisenbahngesellschaften ausgeübt wurde.

— **Niedergang des russischen Ausfuhrhandels.** Nach dem Bericht des russischen Departements für Handel und Manufakturen über den auswärtigen Handel Russlands im Jahre 1898 war der bedeutendste Ausfuhrgegenstand, wie auch in den vorhergehenden Jahren, Getreide, welches für 370 000 000 R. (bei einem Werth der Gesammtausfuhr von 709 000 000 R.) ausgeführt wurde. Die Ausfuhrmenge ging in den letzten drei Jahren stetig herunter, während gleichzeitig der Werth stieg. Im Jahre 1896 wurden 506 000 000 Pud Getreide im Werthe von 321 000 000 R., 1897 488 000 000 Pud im Werthe von 353 000 000 R. und 1898 458 000 000 Pud im Werthe von 370 000 000 R. ausgeführt. Diese Erscheinung ist ausschliesslich auf das Steigen der Getreidepreise zurückzuführen, das einen bedeutenden Einfluss auf die Bilanz des auswärtigen Handels ausübte. Im Jahre 1896 stellte sich der Durchschnittswerth eines Puds Ausfuhrgetreides auf 63 Kop., 1897 72 Kop. und 1898 81 Kop. Der Werth der Gesammtausfuhr bezifferte sich 1896 auf 666 000 000 R., 1897 auf 704 000 000 R. und 1898 auf 709 000 000 R. Nur dem Steigen der Getreidepreise ist es zuzuschreiben, dass die Bilanz des auswärtigen Handels trotz der im Vergleich zum Vorjahre um 30 000 000 Pud geringeren Ausfuhr und trotz der um 54 000 000 Pud gestiegenen Einfuhr zu Gunsten Russlands abschloss. Den grössten Ausfall weist Weizen auf. Im Jahre 1896 wurden 219 000 000 Pud Weizen ausgeführt, 1897 213 000 000 Pud und 1898 177 000 000 Pud. Im laufenden Jahre muss ein weiterer Ausfall erwartet werden, denn die Weizenausfuhr betrug im ersten Halbjahr 1898 104 000 000 Pud, in derselben Periode des laufenden Jahres nur 74 000 000 Pud, also um etwa 25 % weniger.

— Wie englische Blätter aus **Südafrika** berichten, werden im Hafen von Durban, von wo aus die Transvaalgrenze in 17 Eisenbahnstunden zu erreichen ist, **gepanzerte Eisenbahnwagen** in Bereitschaft gestellt.

## Allgemeines.

— **Die grösste Eisenbahn der Welt.** Die Ingenieure, die den Auftrag hatten, die Frage der transamerikanischen Eisenbahn zu studiren, haben der Regierung zu Washington ihren definitiven Bericht zugestellt. Das Projekt, um das es sich handelt und das der Verwirklichung näher ist als man glaubt, will das Festland von Nordamerika mit dem Festlande von Südamerika durch den Isthmus von Panama verbinden. Das wäre also die bei weitem grösste fortlaufende Eisenbahnstrecke der Welt, da die in Frage stehende Linie eine Ausdehnung von ungefähr 17 000 km haben würde, während die berühmte vielbesprochene Eisenbahn vom Kap nach Kairo nur 12 000 km haben soll — wenn sie überhaupt jemals fertig wird. Die transamerikanische Linie wird von Newyork ausgehen in der Richtung nach Laredo an der mexikanischen Grenze (2 500 Meilen). Dann durchquert sie Mexiko (1 644 Meilen), Guatemala, die Republiken Salvador und Honduras (500 Meilen), Nicaragua, die Republik Costa Rica (570 Meilen), Columbia (1 350 Meilen), Ecuador (660 Meilen), Peru (1 800 Meilen), Bolivia und die argentinische Republik (1 600 Meilen). Die Endstation soll Buenos-Ayres sein. Von diesen 10 600 Meilen sind 4 770 bereits fertig. Der Bau der transamerikanischen Bahn soll 875 000 000 D. kosten. („Münch. Neueste Nachr.")

— **Ueber die Signalisirung der Gleiswege im Verschubbetriebe.** Zu den in Nr. 49 d. Ztg. zum Abdruck gekommenen Mittheilungen über ein vom Eisenbahndirektor Othegraven angegebenes Verfahren der Signalisirung von Gleiswegen beim Verschubbetriebe mittelst des elektrischen Stromes war angegeben, dass dieses Verfahren auf den Bahnhöfen Hamm und Soest in Anwendung sei. Wir erhalten jetzt von Herrn Othegraven die Mittheilung, dass ausser den vier Anlagen, die er auf dem Bahnhofe Hamm eingerichtet hat, weitere zur Zeit noch nicht bestehen. Betreffs Soest handelt es sich zunächst noch um einen Entwurf, der allerdings geeignet ist, das Wesen und die Vielseitigkeit der Anwendung, deren es fähig ist, am besten zu erläutern.

— **Russisch-amerikanische Dampferlinien im Nord-Pacific.** Von den interessirten Kreisen wird, im Hinblick auf den rüstig vorschreitenden Bau der transsibirischen sowie der mandschurischen Eisenbahn, die Errichtung russisch-amerikanischer Dampferlinien im Nord-Pacific ins Auge gefasst. Diese Linien würden als direkte ozeanische Fortsetzung der sibirischen und mandschurischen Schienenwege funktioniren. Es sollen Verhandlungen zunächst behufs Errichtung zweier solcher Handelsdampferlinien von Russisch-Ostasien nach San Francisco bezw. nach Seattle schweben. In England regt sich angesichts dieser Pläne und Verhandlungen ein lebhaftes Misstrauen; man gibt sich dort den Anschein zu glauben, dass der merkantile Zweck dieser Unternehmungen nur das Aushängeschild sei, und dass das letzte Ziel der gedachten Veranstaltungen die Herstellung eines regen Einvernehmens zwischen Russland und den Vereinigten Staaten behufs Eliminirung Englands von dem chinesischen Markte und der Theilung des Handelsverkehres zwischen den amerikanischen Weststaaten und Sibirien bezw. den Amurländern für russische und amerikanische Rechnung bilde. („Hamb. Corr.")

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 59,735 km lange Strecke Skawce-Trzebinia-Siersza der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 15. August d. J. dem Betriebe übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Eilsleben-Helmstedt zwischen den Stationen Helmstedt und Wefensleben gelegene, zur Zeit nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Station Marienborn wird vom 1. September d. J. an für die direkte Abfertigung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren in Wagenladungen und von Fahrzeugen von und nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn eingerichtet werden. Lebende Thiere in einzelnen Stücken, sowie Leichen bleiben in Marienborn von der Beförderung ausgeschlossen. Ebenso findet die Annahme und Auslieferung von Gütern usw. von und an Privatpersonen in Marienborn (Ortsverkehr) nicht statt.

**Verkehrsbeschränkung auf der Haltestelle Edendorf.**

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Auf der Haltestelle Edendorf, an der Bahnstrecke Itzehoe-Wrist, ist die feste Kopf- und Seitenrampe beseitigt und an deren Stelle eine fahrbare Viehrampe beschafft worden. Fahrzeuge, welche über Kopframpen ver- und entladen werden müssen, sind für die Folge in Edendorf von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

**Die Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/1896**

ist erschienen und an die Vereinsverwaltungen, welche Abdrücke der Statistik bestellt haben, zur Vertheilung gelangt.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3222 vom 16. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend das arithmetische Fahrscheinverzeichniss (abgesandt am 19. August d. J.).

Nr. 3228 vom 16. August d. J. an sämmtliche am Vereins-Reiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 19. August d. J.).

Nr. 3236 vom 14. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen, Erhebungsjahre 1879/1896 (abgesandt am 17. und 18. August d. J. an diejenigen Vereinsverwaltungen, welche Abdrücke der Statistik bestellt haben).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.**

In dem zum vorbezeichneten Tarife vom 1. August 1899 herausgegebenen Berichtigungsblatte ist der Frachtsatz für Getreide usw. zwischen Myslowitz und Krechowice auf 188 ₰ richtig zu stellen.

Breslau, den 19. August 1899. (2220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

**Strassburger Strassenbahngesellschaft.**

Am 1. September d. J. wird auf der Linie Kehl-Ottenheim in Ottenheim bei dem Gasthof zum Hirschen ein Haltepunkt mit Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung eingerichtet. Diese Station erhält die Bezeichnung Ottenheim A, während der jetzige Bahnhof Ottenheim mit Ottenheim B bezeichnet wird.

Strassburg, den 16. August 1899. (2221)
**Die Direktion.**
Hähner.

**Kgl. serb. Staatsbahnen.**

Vom 13. August v. J. angefangen wurden nachstehende Stationen dem Verkehr übergeben: Tschitschevatz, Braljina, Topohnitza und Tzerveni-Krst, alle vier zwischen Belgrad und Nisch gelegen. Die Station Tschitschevatz wurde für den gesammten Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr, Braljina und Topohnitza blos für den Personen- und Gepäckverkehr und Tzerveni-Krst nur für den internen Dienst eröffnet.

Belgrad, den 4/16. August 1899. (2222)
Direktion
der kgl. serb. Staatsbahnen.

## 3. Güterverkehr.

Wegen Ausbaues der Gleisanlagen auf Bahnhof Mellen wird diese Station für den gesammten Wagenladungsverkehr vom 1. Oktober d. J. ab einstweilig geschlossen.

Direktion (2223)
der königlichen Militärbahn.

**Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**

Zur Verladung von Fahrzeugen nach Babenhausen dürfen bis auf weiteres nur Wagen mit höchstens 4,5 m Radstand verwendet werden.

München, den 19. August 1899. (2224)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Steine, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, im Verkehr zwischen den Stationen Eberbach und Hüfingen ein ermässigter Frachtsatz eingeführt. Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 17. August 1899. (2225)
Gr. Generaldirektion.

**Sächsisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 1. September d. J. wird die Haltestelle Reichshofen Werk der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Verkehr mit den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (sächs. Staatsb.), Görlitz i. Schlesien, Grosszschocher (sächs. Staatsb.), Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau (sächs. Staatsb.), Weida (sächs. Staatsb.), Weida-Altstadt, Zeitz (sächs. Staatsb.) und Zwötzen (sächs. Staatsb.) in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 6 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Merzweiler zu Grunde gelegt.

Dresden, am 18. August 1899. (2226)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Gruppentarif VI (Verkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz).**

Mit Wirkung vom 1. September d. J. wird die Station Mittelgründau in den Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarif III aufgenommen.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. Aug. 1899. (2227)
Königliche Eisenbahndirektion,

Der Artikel Kastanienholzextrakt wird vom 15. August d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 7, I, e des belgisch-südwestdeutschen Tarifheftes 2a (Verkehr der belgischen Häfen mit Basel), unter

Rückwirkung auf die vorgelegenen elsässischen Stationen, versetzt.

Für den Verkehr mit bestimmten westschweizerischen Stationen tritt infolge dessen eine anderweitige Berechnung der Ermässigungen auf Seite 14, Spalte 5, des Heftes 2a ein, wobei in einigen Fällen (für Brüssel, Löwen und Termonde) geringfügige Erhöhungen sich ergeben. Letztere erlangen aber erst vom 1. Oktober d. J. ab Geltung.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle in Basel.

Strassburg, den 13. August 1899. (2228)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Ostdeutsch - westdeutscher Güterverkehr.**

Am 15. d. Mts. sind im ostdeutsch-westdeutschen Güterverkehr ermässigte Entfernungen für die Stationen Goldap und Gurnen (Dir.-Bez. Königsberg) in Kraft getreten.

Elberfeld, den 17. August 1899. (2229)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. gelangen für die Beförderung von Gips ab Kochel nach Bozen-Gries, Frankensfeste, Jenbach, Innsbruck, Mori und Meran direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. August 1899. (2230)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Theil II vom 1. Mai 1897.**

Mit Wirksamkeit vom 20. August l. J. werden die für die Station Mülhausen Nord vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze wie folgt abgeändert:

Seite 34. Entfernung bis Passau tr. von 632 auf 624 km,
Entfernung bis Simbach tr. von 568 auf 560 km,

Seite 46. Frachtsatz nach Passau tr. A.-T. 2a von 312 auf 309 ₰,
Frachtsatz nach Passau tr. A.-T. 2b von 208 auf 206 ₰,
Frachtsatz nach Simbach tr. A.-T. 2a von 282 auf 278 ₰,
Frachtsatz nach Simbach tr. A.-T. 2b von 188 auf 185 ₰.

München, den 16. August 1899. (2231)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II, vom 1. Januar 1899.**

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die für die Station Mülhausen Nord vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze wie folgt abgeändert:

| km | Mülhausen Nord | Eilg. | Stückgut | A 1 | B | A 2 | I | II | III | A.-T. 1 u. 2 a | A.-T. 1 c | A.-T. 2 c |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | | | | | | | | | |
| | a) Verkehr mit dem Donaugebiet im allgemeinen: | | | | | | | | | | | |
| 624 | Passau Donaul. . . . | 1058 | 529 | 428 | 380 | 318 | 287 | 224 | 143 | 509 | 169 | 143 |
| 517 | Regensburg Donaul. . | — | 481 | 369 | 325 | 274 | 248 | 196 | 129 | 440 | 160 | 129 |
| 581 | Deggendorf Donaul. . | — | 520 | 412 | 364 | 306 | 276 | 218 | 143 | 491 | 169 | 143 |

b) Verkehr mit den unteren Donauländern:

| km | | Eilg. | Stückgut I | Stückgut II | A 1, B, A 2, I | II | III |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 624 | Passau Donaul. . . . | 894 | 447 | 384 | 256 | 193 | 143 |
| 517 | Regensburg Donaul. . | — | 388 | 336 | 222 | 170 | 129 |
| 581 | Deggendorf Donaul. . | — | 433 | 375 | 247 | 189 | 143 |

| km | | Ausnahmetarif Nr. 1 a | 1 b | 1 c | 2 a | 2 b | 2 c | 15 a | 15 b | 15 c |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 624 | Passau Donaul. . . . | 197 | 157 | 131 | 168 | 134 | 112 | 309 | 206 | 206 |
| 517 | Regensburg Donaul. . | 175 | 138 | 115 | 152 | 120 | 100 | 272 | 180 | 180 |
| 581 | Deggendorf Donaul. . | 194 | 153 | 128 | 168 | 133 | 111 | 303 | 201 | 201 |

In den Bezeichnungen und Abfertigungsbefugnissen der Stationen in Mülhausen sind die nachbezeichneten Aenderungen eingetreten:

Die ausser dem Bahnhofe Mülhausen Nord bestehenden bisher mit dem gemeinsamen Namen „Mülhausen i. Elsass“ bezeichneten Bahnhöfe „Mülhausen Stadtbahnhof“ und „Mülhausen-Wanne“ haben die Bezeichnungen Mülhausen Stadt und Mülhausen Wanne erhalten.

In Mülhausen Stadt werden nur Eilgüter (einschliesslich der eilgutmässig zu befördernden Frachtgüter), in Mülhausen Wanne nur zollfreie Wagenladungsgüter abgefertigt.

Von den Sendungen nach Mülhausen ohne nähere Bezeichnung sind abzufertigen:

a) Eilgüter und eilgutmässig zu befördernde Frachtstückgüter auf Mülhausen Stadt,
b) die übrigen Güter auf Mülhausen Nord.

Die Station Mülhausen Nord ist für den Gesammtverkehr eröffnet.

München, den 16. August 1899. (2232)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Gruppentarif VI (Verkehr der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz). Frankfurt - hess. - südwestdeutscher Verbandstarif.**

Der Ausnahmetarif 16 für Petroleum und Naphta im Gruppentarif VI nebst Nachträgen, sowie der Ausnahmetarif 17 für die gleichen Artikel im Frankfurt-hess.-südwestdeutschen Verbande (Tarifhefte Frankfurt a/M./Mainz, Main-Neckarbahn und Frankfurt-Baden) werden mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab in der Weise eingeschränkt, dass die bestehenden Sätze für den Verkehr mit:

Bingen, Frankfurt a/M. - Hptbhf., Frankfurt a/M.-Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Gustavsburg, Kastel, Mainz - Centralbhf., Mainz - Hafen, Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt, sowie Worms

nur noch Gültigkeit behalten für die Richtung von diesen Stationen.

Soweit Ausnahmesätze für den Verkehr der vorgenannten Umschlagsplätze untereinander bestehen, bleiben diese für beide Richtungen in Gültigkeit.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. Aug. 1899. (2233)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Auf 1. September 1899 wird der Tarif Theil II, Heft 4, erste Abtheilung, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze des Seehafenausnahmetarifes für die Beförderung einer Anzahl Artikel zwischen norddeutschen Seehafenstationen einerseits und ostschweizerischen Stationen andererseits neu ausgegeben. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Taxen bis einschliesslich 31. Dezember 1899 in Geltung.

Karlsruhe, den 17. August 1899. (2234)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Main-Neckarbahn.**

Die im Main-Neckarbahn - pfälzischen Gütertarif für die Station Staudernheim (Pfalzbahn) enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze kommen mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab in Wegfall. Von diesem Zeitpunkt ab findet Abfertigung zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und Staudernheim ausschliesslich im Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verkehr (Mainz-Main-Neckarbahn) statt.

Darmstadt, den 15. August 1899. (2235)
Direktion der Main-Neckarbahn.

**Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.**

Mit dem 20. August 1899 wird die Station Lausigk in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen aufgenommen. Ueber die Frachtsätze geben die betheiligten Stationen Auskunft.

Dresden, den 17. August 1899. (2236)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin etc.**

Mit Gültigkeit vom 20. August 1899 werden die Stationen der Neubaustrecke Templin-Fürstenberg i/M. des Direktions-

bezirks Stettin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 16. August 1899. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Lieferfristen.

**Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. Verbandsgütertarif. Theil II.**

Aus Anlass der Aufnahme der Stationen der Filderbahngesellschaft in einzelne Tarifhefte des Verbandes treten mit Gültigkeit vom 1. September 1899 folgende Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu § 63 (52 L) „Lieferfrist" in Kraft:

„Im Verkehr mit den Stationen der Filderbahn: Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Möhringen a. d. Fildern, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim tritt eine Kürzung der Entfernungen um je 5 km ein.

Für Wagenladungen wird die Frist bei Berechnung der Lieferzeit wegen der nöthigen Umladung in Vaihingen a. d. Fildern um einen Tag verlängert.

Die Lieferfrist ruht während der Sonn- und Feiertage, falls aus Anlass derselben das Umladen Aufschub erleidet."

Vorstehende Ergänzungen sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 12. August 1899. (2238)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. württ. Staatseisenbahnen.

## 5. Verdingungen.

**Oldenburgische Staatsbahnen.**

Die Lieferung nachstehender Radreifen ist zu vergeben:

1. 58 Radreifen verschiedener Grösse für Lokomotiven, aus Tiegelstahl,
2. 40 Radreifen für Tender aus basischem Siemens-Martinstahl,
3. 382 Radreifen verschiedener Grösse für Wagen aus basischem Siemens-Martinstahl.

Lieferungsbedingungen sind gegen vorherige Einsendung von 0,50 ℳ von unserem Materialienbüreau, hierselbst Karlstrasse zu beziehen.

Die Angebote sind spätestens bis zum 24. August 1899 an das genannte Büreau postfrei einzusenden.

Die Eröffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter am 25. August 1899, Vormittags 10 Uhr.

Die Bewerber bleiben bis zum 7. September 1899 an ihre Gebote gebunden.

Oldenburg, den 9. August 1899. (2239)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

**Verding**

der Ausführung von Erd-, Maurer-, Beton-, Asphalt-, Rohrleger- usw. Arbeiten nebst theilweiser Materiallieferung zur Herstellung von drei rd. 300 m langen Bahnsteigen und zwei Zwischengepäcksteigen auf Bahnhof Cassel (O) — rd. 1300 m Rohrkanäle und rd. 13000 qm Bahnsteigfläche.

Die Verdingungsunterlagen sind vom 22. August ab im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel (O) einzusehen, auch vom Betriebssekretär Herrn Bauer daselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in Baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Freitag, den 1. September, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Cassel, den 18. August 1899. (2240)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Bahnbau Steinsfurth-Eppingen.

Mit höherer Ermächtigung soll die Herstellung des Unterbaues der einspurigen normalen Eisenbahn Steinsfurth-Eppingen an eine Unternehmung vergeben werden.

Der Umfang der hauptsächlichsten Arbeiten ist:

| | |
|---|---|
| 1. Erdbewegung (darunter 17000 cbm steiniger und felsiger Muschelkalkboden) . . . . . . . | 97000 cbm, |
| 2. Wegbefestigung mit Steinfundament . . . | 12920 qm, |
| 3. Aushub der Fundamente für die Bauwerke . . | 7036 cbm, |
| 4. Fundamentpfähle . . | 1970 Stück, |
| 5. Betonirung . . . . . | 1740 cbm, |
| 6. Mauerung . . . . . . | 2600 cbm, |
| 7. Lieferung und Montirung von Eisenwerk . . | 45000 kg, |
| 8. Gleisbettung . . . . | 25000 cbm, |
| 9. Gleislage einschliesslich Nebengleisen . . | 14600 lf. m. |

Pläne und Bedingungen sind in den üblichen Dienststunden auf unserem Geschäftszimmer einzusehen und daselbst die Angebotsformulare zu erheben.

Ein Versand der Verdingungsunterlagen nach auswärts findet nicht statt.

Angebote sind längstens bis 2. September l. J., Vormittags 9 Uhr bei diesseitiger Stelle abzugeben.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Eppingen, den 15. August 1899. (2241)
Grossh. Eisenbahnbaubüreau.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

60 t Leinöl, 700 t Erdöl, 700 t Mineralschmieröl, 250 t Gasöl, 16 t feines Terpentinöl, 140 t Putzöl, 1800 kg Kernseife, 15000 kg Schmierseife, 6000 kg Talg, 50 kg gelbes Wachs, 100 kg Anzündewachs.

Angebote sind schriftlich verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 31. August 1899" portofrei spätestens: Donnerstag, den 31. August d. J., Vormittags 10 Uhr bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 11. August 1899. (2242)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

**Bahnbau Bütow-Berent.**
Verdingung von Hochbauten.

Die Herstellung der Hochbauten soll in 5 Loosen öffentlich vergeben werden.

Loos 1 Haltestelle Lubianen und Wärterhaus am Garczinsee,
„ 2 Bahnhof Lippusch,
„ 3 Haltestelle Sonnenwalde,
„ 4 „ Bernsdorf,
„ 5 Bahnhof Bütow.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind verschlossen und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 11. September cr., Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Es steht dem Unternehmer frei, auf ein oder mehrere Loose sein Angebot abzugeben, jedoch bleibt vorbehalten, einem Unternehmer den Zuschlag auf ein oder auch mehrere Loose zusammen zu ertheilen.

Bedingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für Loos 1, 3, 4, je 2 ℳ für Loos 2, 5 postfrei übersandt.

Die Zeichnungen, welche nicht abgegeben werden, liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist 1. Dezember cr.

Bütow, den 17. August 1899. (2243J)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

Verdingung der Lieferung von 400 Stück Zughaken, 200 Stück Sicherheitskuppelungen, 1842 Stück Bufferstangen für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken und von 1800 Stück Radreifen für den Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Zughaken usw." versehen bis zum 5. September 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 19. September 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 17. August 1899. (2244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer neuen Lehrlingswerkstätte und Errichtung der jetzigen Lehrlingswerkstätte zu einem Arbeiterspeisesaal, beide in der Hauptwerkstätte Abtheilung A zu Frankfurt a/M., sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6 eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Mittwoch, den 30. August d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2245J)

Frankfurt a/M., den 15. August 1899.
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von

a) Kleineisenzeug in folgenden Gruppen: 1. Laschen und Stemmlaschen 6794 t; 2. Unterlagsplatten 8165 t; 3. Hakenplatten, Klemmplatten, Mutternstellkappen, Klammerbolzen 9596 t; 4. Laschenschrauben, Hakenschrauben, Schwellenschrauben 3884 t; 5. Unterlagsringe 676490 Stück; 6. Hakennägel, Schwellenbezeichnungs- und Schwellentränkungsnägel 727 t; 7. Schraubenbolzen, Querverbindungsstangen nebst Unterlagsplättchen 24 t,

b) Weichenmaterial Gruppe 8. Flussstahlherzstücke, Radlenker, Herzstückplatten 9 584 Stück und Weichenplatten 780 t; 9. Laschen für Weichen, Laschenschrauben 236 t; 10. Unterlagsplatten zu Schienen 6b/8a; Schraubenunterlagsplättchen, Neigungsplättchen, Klemmplatten 279 t und Grundplatten für Zungendrehstühle 1 600 Stück; 11. Zungenkloben 19 t; Gleitstühle 27 000 Stück; Zungendrehstühle 3 140 Stück; 12. Futterstücke 8,8 t; 13. Spurstangen für Zungenvorrichtungen, Verbindungsstangen, Zungenkuppelungen 1 256 Stück; 14. Futterbleche für Futterstücke zu Herzstücken 4 050 Stück; 15. Hakenschrauben und Schrauben, Schwellenschrauben 411 t und Stützknaggen 1 700 Stück; 16. Stellvorrichtungen 59 Stück; 17. Schienenherzstücke 620 Stück, geschmiedete Flussstahlspitzen 3 368 Stück; 19. Laschen 10a zu Weichen 6d, besondere Unterlagsplatten zu Weichen; gusseiserne Unterlagsplatten Nr. 48; Hakenplatten Nr. 18 = 1 919 t; und gusseiserne Schienenunterlagsplatten W 23 = 1 085 kg; 20. gusseiserne Futterstücke 112 t; 21. Weichenböcke, Weichenbockstangen, Weichensignalstangen 2 021 Stück; 22. Stabeisen zu Unterlagsplatten 630 t und Niete 57 100 Stück. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermine am 13. September, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von je 2 ℳ für Gruppe 1, 2, 4, 19; ferner 3 ℳ für Gruppe 8 und je 1 ℳ für Gruppe 3, 9, 13, 15, sowie je 75 ₰ für Gruppe 5, 6, 7, 11, 16, 21; ferner je 1,50 ℳ für Gruppen 10, 17, 18, 20 und je 50 ₰ für Gruppe 12, 14, 22 postpflichtig entnommen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Kattowitz, den 16. August 1899. (2246)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung von etwa 40 Wagendecken (9,5 × 4,8) mit grüner Imprägnirung soll vergeben werden.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 28. September 1899, Vormittags 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis zum 15. Oktober 1899, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 75 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen, auch können dieselben dort eingesehen werden. Der abzuschliessende Vertrag ist stempelfrei.

Münster, den 15. August 1899. (2247)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**K. württembergische Staatseisenbahnen.**
Werkholzlieferung.

Für die k. Eisenbahnwerkstätten ist der Bedarf an Werkhölzern für das Jahr 1900 zu beschaffen.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer sind bei dem Centralbüreau der Generaldirektion aufgelegt und werden auf Verlangen von demselben kostenfrei abgegeben.

Die angebotene Menge und der Einzelpreis sind in diese Verzeichnisse bei den einzelnen Sorten einzusetzen.

Die Angebote sind spätestens bis Dienstag, den 29. August 1899, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung" versehen bei der Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 10. August 1899. (2248)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

---

**Verding von Arbeiten**
für die Neubaulinie Hermeskeil-Kirchberg.

Die Ausführung des Bahnkörpers in folgenden 4 Loosen:

Loos 3 (Dhronecken bis Deuselbach) 9,93 km lang, umfassend rund 284 360 Kubikmeter Erdarbeiten, 1 080 cbm Mauerwerk, 7 300 cbm Wegebefestigungen, 4 000 lfd. m Gleisbettung,

Loos 4 (Deuselbach bis Hoxel) 5,82 km lang, umfassend rund 305 740 cbm Erdarbeiten, zwei Viadukte (29 und 39 m hoch) mit 12 400 cbm Mauerwerk, 2 200 qm Wegebefestigungen, 1 Tunnel von 240 m Länge, 10 000 lfd. m Gleisbettung,

Loos 5 (Hoxel bis Hochscheid) 15,59 km lang, umfassend rund 130 600 cbm Erdarbeiten, 680 cbm Mauerwerk, 7 600 qm Wegebefestigungen, 2 000 lfd. m Gleisbettung,

Loos 6 (Hochscheid bis Kirchberg) 18,74 km lang, umfassend 145 900 cbm Erdarbeiten, 2 640 cbm Mauerwerk, 19 500 qm Wegebefestigungen

soll einschliesslich Lieferung der Materialien (ausschliesslich Trass und Cement) vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen für alle 4 Loose liegen vom 19. d. Mts. ab in unserem technischen Büreau (Neubau Zimmer 11) hierselbst, sowie für das Loos 3 auch bei der Bauabtheilung in Hermeskeil zur Einsichtnahme aus.

Abdrücke der Bedingungen können gegen porto- und **bestellgeldfreie** Einsendung von 3 ℳ in **baar** (nicht in Briefmarken) für jedes Loos, Abdrücke der Zeichnungen etc. gegen Nachnahme der Selbstkosten **nur** von dem vorbezeichneten Neubaubüreau bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Loos ... der Neubaulinie Hermeskeil-Kirchberg" bis zum 18. September d. J., Vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preussischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar d. J. abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 14. November d. J. (2249)

St. Johann-Saarbrücken, 15. August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von Altpapieren.**

Die ausgesonderten Altpapiere und zwar: Akten, Bücher, Kassen- und Rechnungsbeläge, Telegramme, Telegrammbücher, Gepäckscheine, Papierabfälle (Korbpapier), alte Frachtkarten, alte Morserollen, alte Fahrkarten (Billetpappen) zum Einstampfen, Nachweisungen, beschriebene und unbeschriebene Vordrucke, Bücher usw. zur freien Verwendung sollen verkauft werden.

Preisangebote sind bis zum Dienstag, den 29. August d. J., Mittags 12 Uhr, an unser Rechnungsbüreau, Bahnhofstrasse Nr. 23 hier versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Altpapiere" einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können bei unserer Drucksachenverwaltung, Schmidtstedterstrasse 39 hier eingesehen und auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Erfurt, den 8. August 1899. (2250)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verkauf von altbrauchbaren, sowie von zu Eisenbahnzwecken nicht mehr brauchbaren Oberbau- etc. Materialien.**

343,6 t altbrauchbare Schienen,
508,5 „ „ Laschen und sonstiges Kleineisenzeug,
106,9 „ altbrauchbare Zungenvorrichtungen und sonstiges Weichenmaterial,
81,0 „ altbrauchbare Quer- und Weichenschwellen,
208,3 „ unbrauchbare Eisenschienen,
175,6 „ „ Stahlschienen,
68,0 „ „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen,
10,0 „ Blechschrott,
91,5 „ Eisenschrott } in grösseren
54,0 „ Gussschrott } und kleineren
76,0 „ Stahlschrott } Stücken,
13,2 „ Brückenkonstruktionen,
45,8 „ = 3 Drehscheiben u. 1 Schiebebühne

sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs in 17 Loosen verkauft werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine, Donnerstag, den 31. August d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (2251)

St. Johann-Saarbrücken, im August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verkauf von 53 ausgemusterten Eisenbahnwagen**

am Mittwoch, den 20. September 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4 Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 16. August 1899. (2252)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 65. 26. August 1899. XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 16 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Staatsfinanzen und Eisenbahnbau in Russland.

Schon vor einiger Zeit hatten wir Gelegenheit über einen Meinungskampf Mittheilung zu machen, der von der „Nowoje Wremjä“ gegen einen Eisenbahnbau zur Verbindung der Stationen Zarizyn und Tscheljäbinsk geführt wurde.

Heute liegt uns abermals eine Meinungsverschiedenheit vor, die sich zwischen der Zeitung „Ssyn Otetschestwa“ und der deutschen „St. Petersburger Zeitung“ abspielt und interessante Einblicke in die Verschiedenartigkeit der Auffassung über die von der russischen Regierung seit Jahren eingehaltene Eisenbahnpolitik gewährt. Der „Ssyn Otetschestwa“ knüpft an ein jüngst erschienenes Werk von J. Ssaburow „Materialien zur Geschichte der russischen Finanzen in den Jahren 1866 bis 1897“ an, in dem natürlich auch der Aufwand an Baarmitteln, die der Staat für den Bau von Eisenbahnen gemacht hat, eine nicht unwesentliche Rolle spielt.

Aus dem angezogenen Werk entnimmt der „Ssyn Otetschestwa“, dass in der Zeit von 1866 bis 1897 die Ausgaben des Staates die Einnahmen um 3 483 000 000 R. überstiegen, sodass die Staatsschuld auf 5 275 000 000 R. anwuchs. Der Löwenantheil des Fehlbetrages fällt mit 3 163 000 000 R. den Eisenbahnen zu. Wenn die Bilanz des Staatsbudgets in den einzelnen Jahren bald nach der einen, bald nach der anderen Seite schwankte, so schloss die besondere Bilanz der Eisenbahnen stets mit einem bedeutenden Fehlbetrag. Bis zur Mitte der 70er Jahre betrug derselbe im Mittel 60—80 000 000 R. im Jahr, im folgenden Jahrzehnt stieg er auf 60—100 000 000 R. im Jahr, darauf ging er in den nächsten sieben Jahren herab, um in den Jahren 1893 bis 1897 auf durchschnittlich 258 000 000 R. im Jahr zu steigen.

Der ungeheuere Fehlbetrag der letzten fünf Jahre erklärt sich dadurch, dass die Regierung in diesem Zeitraum viele Privatbahnen verstaatlichte und gleichzeitig den Bau neuer ausgedehnter Linien in Angriff nahm. Aehnliche Operationen waren bereits früher, allerdings in bescheidenem Maasse unternommen worden; in dem fünfjährigen Zeitabschnitte von 1892 bis 1897 wurden allein an Auskaufszahlungen 907 000 000 R. verausgabt. Die Verzinsung und Tilgung dieser bedeutenden Summe ist nur zum Theil garantirt, da nicht alle Eisenbahnen mit Reinertrag arbeiteten. Die Krone hatte für die Privatbahnen Bürgschaften übernommen und musste in allen den zahlreichen Fällen, wo der Betrieb mit Unterbilanz abschloss, mit Baarmitteln einspringen. Die betreffenden Privatbahnen wurden mit den entsprechenden Summen belastet; als sie jedoch in den Besitz der Krone übergingen, da mussten die belastenden Posten abgeschrieben werden. Die Gesammtsumme solcher Abschreibungen betrug im Jahre 1897 1 250 000 000 R., oder $^1/_3$ des Fehlbetrages der Eisenbahnen.

An diese, dem obengenannten Buche entnommene Ausführungen, knüpft der „Ssyn Otetsch.“, da Russland im Augenblicke im Begriffe stehe abermals einige grosse Eisenbahnprojekte ausführen zu wollen, die Warnung, den Bau von Bahnen nicht zu übertreiben.

Bevor wir weiter berichten, möchten wir an dieser Stelle zunächst einschalten, dass die Darstellung, als seien die 1 250 000 000 R. einfach auf Verlustkonto übernommen, denn doch mindestens sehr stark übertrieben ist, weil die Schuldbeträge, die aus der Bürgschaft der Staatsregierung den Privatgesellschaften gegenüber angewachsen waren, von der Auskaufssumme, soweit das irgend möglich war, gekürzt sind. Ausserdem aber kann nicht übersehen werden, dass die Schuldbeträge aus der Bürgschaft der Staatsregierung Zinsen des Aktienkapitals sind, das in den Bahnen seinen Gegenwerth hat, sie

sind aber vom Staate übernommen worden und damit hat der Ausgleich stattgefunden.

Wenn der „Ssyn Otetsch.“ annimmt, so meint die „St. Petersburger Zeitung“, dass ein Theil des Fehlbetrages der Eisenbahnen dem verschwenderisch theueren Bau, sowie der kostspieligen und nachlässigen Betriebsleitung der Eisenbahnen beizumessen ist, so wird man ihm mit einer gewissen Einschränkung Recht geben müssen. Diese Einschränkung würde darin gipfeln, dass der Staat durchaus nicht für die gewissermaassen unproduktive Verausgabung von 1 250 000 000 R. an Garantiegeldern verantwortlich gemacht werden kann. Die unbestreitbare Belastung des Staatsbudgets mit den Bürgschaftsbeträgen ist eine unvermeidliche Nothwendigkeit gewesen, sie ist gewissermaassen die Prämie, welche den ein gewisses Wagniss eingehenden ausländischen Unternehmern gezahlt werden musste, wenn anders man nicht überhaupt auf Eisenbahnen verzichten wollte. Was die unproduktive Anlage von Kapital in übermässig theueren Bauten anlangt, so dürfte dieser Vorwurf nur cum grano salis aufzunehmen sein, wenigstens so weit der Vorwurf ausländische Unternehmungen trifft, die noch heute als Muster von Solidität gelten können. Ganz anders liegen allerdings die Verhältnisse in Bezug auf die zur Zeit der Konzessionsorgie von einheimischen Unternehmern erbauten Privatbahnen, von denen einzelne überhaupt keinen anderen Zweck, als den Bezug von ausgiebigen Bürgschaften hatten. Trotzdem wird man aber zugeben müssen, dass einzelne Eisenbahnlinien fraglos den Todeskeim in sich tragen, wobei sie nicht einmal den Vorzug der strategischen Bedeutung für sich in Anspruch nehmen können, die bei der Anlage mehrerer sehr ausgedehnter Bahnen allein ausschlaggebend war.

Soweit gehen die beiden Organe auseinander. Wobei der Standpunkt des „Ssyn Otetschestwa“ in der krassen Form kaum zu halten ist.

Einer Meinung sind die beiden Residenzblätter in der Beziehung, dass sie in dem übertriebenen Bau von Eisenbahnen eine bedeutende wirthschaftliche Gefahr erblicken.

Die Produktionskraft Russlands sei eine so ungemein schwache und der Güterverkehr ein so unbedeutender, dass ein grosses Eisenbahnnetz, das nach rein kommerziellen Gesichtspunkten angelegt ist, nicht unterhalten werden könne. Die optimistische Annahme, als ob der Aufschwung der Industrie die Anlage eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes nöthig mache, falle bei näherer Betrachtung zusammen, denn nach wie vor entfallen $^4/_5$ der versandten Güter auf Erzeugnisse der Landwirthschaft, auf Steinkohle und Naphta sowie auf Baumaterial zu Eisenbahnzwecken.

Namentlich ist der übertriebene Bau von Eisenbahnen, so äussert sich die „St. Petersburger Zeitung“ weiter, in den asiatischen Besitzungen Russlands eine Belastung des Budgets, für die ein Gegengewicht nicht vorhanden ist. Man liebt es, den Bau der asiatischen Bahnen durch den Hinweis auf Amerika zu begründen, wo die Eisenbahnen Kultur in die entlegensten Gebiete des Westens trugen und die Landwirthschaft sowie die bearbeitende Industrie zur höchsten Blüthe brachten. Bei dieser vielfach angewandten Parallele vergisst man jedoch, dass die Verhältnisse in den russisch-asiatischen Besitzungen sich mit den Verhältnissen im Westen der nordamerikanischen Union durchaus nicht decken. Die Anlage eines gewaltigen Eisenbahnnetzes im wilden Westen Amerikas ist für das gesammte Land thatsächlich von ausserordentlich wirthschaftlicher und politischer Bedeutung gewesen. Die Eisenbahnen des Westens schufen Städte, Industrie und eine Landwirthschaft, wie ihresgleichen in Russland auch in den bestangebauten Gegenden nicht zu finden ist.

Man muss hierbei berücksichtigen, dass die nordamerikanische Union über eine gewaltige Armee von europäischen Auswanderern verfügte, die aus gebildeten, energischen und materiell gesicherten Elementen bestand. Die hohe Kulturstufe und die reichen Geldmittel der europäischen Auswanderer haben dorthin blühendes Leben gebracht; ohne diese Faktoren wäre die Mission der Eisenbahnen wohl eine verfehlte gewesen.

Wenn auf die Parallele zwischen dem asiatischen Russland und Amerika zurückgegriffen wird, so erweist es sich, dass die mit guter Vorbildung und reichlichen Mitteln ausgerüsteten Massen, welche in Amerika auf den Eisenbahnen in den Westen abflossen, um dort ihre Mission zu erfüllen, für die Besiedelung der russisch-asiatischen Besitzungen nicht vorhanden sind. Die russischen Pioniere des Ostens sind in der erdrückenden Mehrzahl Elemente, die mit dem Bettelstabe in der Hand ihre neuen Wohnsitze beziehen und dort noch Jahre lang Pensionäre des Staates sind. Von irgend einem bildenden Einfluss derselben auf die eingeborene Bevölkerung oder von einer zielbewussten Thätigkeit auf dem Gebiete der Landwirthschaft kann überhaupt keine Rede sein. Die Vorzüge dieses kolonisatorischen Elementes sind rein passiver Art; sie bestehen im wesentlichen in der Fähigkeit, sich auch den schwierigsten Verhältnissen anzupassen; eine Fähigkeit, die, so schätzbar sie an und für sich sein kann, doch wohl nicht geeignet ist, um die russisch-asiatischen Besitzungen zu einer Nachbildung des amerikanischen Westens zu machen.

Die Millionen Rubel, die alljährlich nach Asien gehen, liessen sich verschmerzen, wenn Aussicht auf baldigen Rückfluss dieser Summen vorhanden wäre; mit dieser Aussicht könne aber nicht gerechnet werden; es müssen vielmehr die in Asien angelegten Summen als eine Schädigung der Interessen des Kernes des Reiches aufgefasst werden, und zwar als eine Schädigung, die unter den obwaltenden kritischen wirthschaftlichen Verhältnissen leicht verhängnissvoll werden kann.

Zum Schluss wird dann ausgeführt, dass nicht der Eisenbahnbau überhaupt in Asien eingestellt werden soll, sondern nur der Bau von Bahnen auf Staatskosten. In Asien soll der Bahnbau der Privatunternehmung freigegeben werden.

Es kann nicht geleugnet werden, dass in den Ausführungen mehr als nur ein Körnchen von Wahrheit steckt. Aber es darf nicht übersehen werden, dass der eigentliche Schwerpunkt der asiatischen Bahnbauten wohl in erster Linie auf politischem Gebiete zu suchen ist und wirthschaftliche Hebung zunächst wohl nur das Deckmäntelchen abgibt, unter dem angeblich unbemerkt der politische Zweck erreicht werden sollte.

Diese Auffassung der Sachlage passt sowohl auf die grosse sibirische Bahn, als auch auf die Transkaspi- und die im Anschluss an diese gebauten centralasiatischen Bahnen. Sieht man die Unternehmungen von diesem Gesichtspunkte aus an, so gewinnt die Belastung des Budgets mit den grossen Summen natürlich ein anderes Ansehen; allerdings lässt es sich dann aber noch weniger zuverlässig beurtheilen, in wie weit das Vorgehen unvermeidlich ist.

Anders liegt die Sache auf wirthschaftlichem Gebiete. Der Vergleich mit Amerika könnte stimmen, wenn es Russland gelänge, aus den europäischen Kulturstaaten Ansiedler nach Sibirien und Centralasien zu leiten. Zum Schaden für Russland wird das aber schwerlich gelingen, denn die Erfahrungen, die Kolonisten in Russland gemacht haben, sind nicht so verlockend, dass immer wieder neue Schaaren sich finden, die die Gefahr laufen wollen, dass es nach einiger Zeit plötzlich heisst: der Mohr hat seine Schuldigkeit gethan, der Mohr kann gehen!

Damit hat sich Russland selbst den schwersten Schaden zugefügt, indem es Verhältnisse geschaffen hat, die nicht zuverlässig genug sind, um Männer und Familien zu veranlassen, geregelte Verhältnisse aufzugeben, um das Glück unter russischem Schutze auf einer neuen Scholle zu suchen.

Wie die Verhältnisse z. Zt. liegen, werden die Eisenbahnen in wirthschaftlicher Beziehung nur sehr langsam im Vergleich zu Amerika den erhofften Fortschritt machen, wenngleich, auf asiatische Zustände angepasst, schon jetzt das Aufblühen des Landes klar zu Tage liegt. Nur fragt es sich, ob die Vortheile im Vergleich zu den gebrachten Opfern und zu den befürchteten Rückwirkungen auf die wirthschaftliche Lage des gesammten Reiches gross genug sind.

In letzterer Beziehung kommen bei der Kritik der russischen Zeitungen keineswegs nur die asiatischen Eisenbahnbauten in Betracht, sondern ebenso die des europäischen Russlands.

Hierbei scheint uns die Kritik viel zu weit gegangen zu sein. Russland durchlebt augenblicklich zweifellos eine Zeit des wirthschaftlichen Aufschwunges, überall werden die natürlichen Reichthümer des Bodens aufgedeckt; nicht nur, dass Kohlenfelder erschlossen, reiche Erzlager gefunden und Hochöfen erbaut werden, sondern auch auf vielen anderen Gebieten regt sich der Riesenleib Russlands, und zwar gelingt es hier nur, Fortschritte zu zeitigen, weil westeuropäisches Geld und westeuropäische Intelligenz sich bereit gefunden haben, nach Russland zu gehen. Die erste Voraussetzung aber für eine weitere Entwickelung auf industriellem Gebiete ist die Möglichkeit, sowohl Rohstoffe, als auch die Bodenerzeugnisse leicht bewegen, d. h. an den Ort schaffen zu können, wo die Rohstoffe verarbeitet und die Bodenerzeugnisse verzehrt werden. Dazu braucht man heute in erster Reihe Eisenbahnen.

Wenn Russland mit dem Bau dieser Verkehrswege schneller vorwärts eilt, als andere Staaten, so mag das bei vorsichtigen Finanzpolitikern vielleicht Bedenken erregen, wie die Lasten getragen werden sollen, der Entwickelung des Landes kommt dieses rasche Fortschreiten sicher zu gute.

Die Güterbewegung Russlands betrug:

| | |
|---|---|
| im Jahre 1887 . . . . . . | 59 697 958 t |
| „ „ 1895 . . . . . . | 91 540 236 „ |
| „ „ 1896 . . . . . . | 100 656 705 „ |

d. h. es wuchs der Güterverkehr um 68 %!

Das ist ein sehr gutes Ergebniss, aus dem überdies nur der Einfluss der Eisenbahnen zu erkennen ist, während doch zweifellos eine belebende Rückwirkung von den Eisenbahnen auf die gesammte Entwickelung des Verkehres stattfindet, die hier nicht in Zahlen ausgedrückt werden kann.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Technische Einheit im Eisenbahnwesen.** Der Reichskanzler bringt zur öffentlichen Kenntniss, dass Russland hinsichtlich der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Zweigbahn nach Lodz den zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich, Ungarn und der Schweiz getroffenen Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen beigetreten ist.

— Am 15. und 16. September d. J. findet in Königswinter die 69. Sitzung der **ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen** und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Für die Tagesordnung sind nachstehende Verhandlungsgegenstände vorgesehen:

Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sowie des Nebengebührentarifs; Frachtberechnung für Spiegelglas in Stückgutsendungen; Abfertigung und Tarifirung von Motorfahrrädern; Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; frachtfreie Beförderung von Ladegeräthen bei Güter- und Thiersendungen; Sperrigkeitsberechnung für Hopfen; Aufnahme von Holzspielwaaren unter die bedeckt zu befördernden Güter; Tarifirung von Häuten und Fellen; Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Spezialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse; Tarifirung von Drehscheiben für Vollbahnen; Tarifirung von Fittings (eiserne Rohrverbindungs- und Abschlussstücke); Erweiterung der Position „Hanf und Manillahanf“ des Spezialtarifs II; Ergänzung der Tarifposition „Holzzellstoff (Cellulose)“ des Spezialtarifs II; Aufnahme von Asch- und Müllkästen unter die Cement- und Betonwaaren des Spezialtarifs III; Tarifirung von Barythydrat; Tarifirung von Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen; Aufnahme von Mülldünger unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; Aufnahme von roher, kohlensaurer Magnesia in den Spezialtarif III; Tarifirung von Platten und Fliesen aus entglasten Scherben nach Spezialtarif III; Tarifirung von Schappeputzerabgängen; Aufnahme von Viehzucker in den Spezialtarif III; Frachtberechnung für lebende Thiere; Frachtberechnung für Thiersendungen bei Benutzung von Viehwagen mit eingebauten Bremskästen.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Betriebsergebnisse der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen vom Monat Juli d. J. stellen sich auf 11 656 000 ℳ und sind um 4 711 000 ℳ grösser als im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte 40 655 000 ℳ und der Güterverkehr 69 259 000 ℳ. Das Mehr stammt mit 1 721 000 ℳ aus dem Personenverkehr, mit 2 679 000 ℳ aus dem Güterverkehr und mit 311 000 ℳ aus sonstigen Quellen. Die Einnahmen seit Beginn des Etatsjahres (1. April) betragen 483 394 000 ℳ und übersteigen die entsprechende vorjährige Ziffer um 22 818 000 ℳ. Der Personenverkehr hat 136 557 000 (+ 6 589 000) ℳ, der Güterverkehr 270 744 000 (+ 14 861 000) ℳ Einnahmen gebracht. Aus sonstigen Quellen flossen 26 093 000 (+ 1 368 000) ℳ.

— **Ueber den Personenverkehr der Berliner Bahnhöfe im Rechnungsjahr 1898/99** gibt die soeben erschienene Statistik der Eisenbahndirektion Berlin Aufschluss. Danach hat den grössten Verkehr nach wie vor der Bahnhof Friedrichstrasse mit 7 857 872 auf Fahrkarten und Fahrscheine einschliesslich der Militärfahrscheine abgefertigte Personen. Vor vier Jahren, im Jahre 1894/95, betrug die Zahl der Abreisenden dort nur 6 529 757. An zweiter Stelle steht der schlesische Bahnhof mit 6 497 452 Personen, an dritter der Bahnhof Alexanderplatz mit 5 989 322, an vierter der Bahnhof Bellevue mit 5 231 533. Der Stadtbahnverkehr des Bahnhofes Friedrichstrasse ohne Fernverkehr übertrifft also den Verkehr aller übrigen Fernbahnhöfe mit oder ohne Stadtbahn. So hat der Zoologische Garten nur 4 612 667 Abreisende, Charlottenburg 4 168 553. Von den übrigen Stadtbahnstationen ohne Fernverkehr zählten Börse 3 963 427, Jannowitzbrücke 3 014 071, Lehrter Stadtbahnhof 2 829 332, Savignyplatz 2 755 033 beförderte Personen und am wenigsten die Station Thiergarten mit 2 111 176 Von den Stationen der Ringbahn hatten abgefertigt Personen: Potsdamer Bahnhof 1 929 135, Beusselstrasse 1 158 001, Ebersstrasse 301 648, Frankfurter Allee 1 283 599, Gesundbrunnen 2 689 551, Halensee 1 772 502, Jungfernhaide 242 576, Landsberger Allee 503 485, Prenzlauer Allee 687 116, Putlitzstrasse seit dem 1. Oktober 1898 270 706, Rixdorf 2 314 462, Schöneberg 1 847 135, Schönhauser Allee 896 265, Stralau-Rummelsburg 2 244 246, Tempelhof 659 572, Treptow 842 896, Warschauer Strasse 1 884 207, Wedding 2 310 359, Weissensee 829 868, Westend 1 880 983. Von den Fernbahnhöfen ohne Stadtbahn hat den grössten Verkehr der Stettiner mit 2 341 690 Personen; an zweiter Stelle steht der Anhalter mit 1 927 138 abgefertigten Reisenden. Der Görlitzer Bahnhof zählte 1 433 008, der Lehrter 928 684, der Potsdamer 1 014 569 (ohne die 43 627 Personen, die das dort befindliche amtliche Reisebüreau seit dem 15. Mai 1898 abgefertigt hat). Von den Stationen der Wannseebahn zählte Berlin 2 863 072 Reisende, Gross-Görschenstrasse 1 985 353, Friedenau 2 157 138, Steglitz 2 319 092, Gross-Lichterfelde West 1 086 091, Zehlendorf 874 004, Schlachtensee 357 241, Wannsee 474 980, Neu-Babelsberg 247 113, Nowawes-Neuendorf 352 979. All diese Zahlen beziehen sich nur auf die Abreisenden. Die Bahnhöfe passirt haben demnach durchschnittlich je die doppelte Zahl von Reisenden, sodass z. B. auf dem Bahnhof Friedrichstrasse jährlich etwa 15⅔ Millionen Menschen ein- und ausströmen. Eine Zahl, die nahezu dem dritten Theil der Bevölkerung des Deutschen Reiches gleichkommt.

Unter den Fernbahnhöfen erzielte die höchste Einnahme (über 8 Millionen Mark) der Berlin-Anhalter Bahnhof, dann würde Bahnhof Friedrichstrasse mit nahezu 8 Millionen Mark kommen, und dann fällt die Einnahmeziffer fast auf die Hälfte herab, nämlich 4,8 Millionen Mark, die auf dem Stettiner Bahnhof vereinnahmt wurden. Der schlesische Bahnhof und Station Alexanderplatz brachten nur 3 bezw. 3,75 Millionen Mark.

— **Eisenbahn Jablonowo-Freystadt-Riesenburg.** Diese neue Bahn ist im Bau soweit vorgeschritten, dass die Eröffnung voraussichtlich schon am 1. Oktober d. J. erfolgen wird. Sie schliesst in Riesenburg an die Marienburg-Mlawkaer Bahn an.

— **Bahnprojekt Spandau-Nieder-Neuendorf-Hennigsdorf.** Der osthavelländische Kreis hat zur Hebung des Verkehres durch Förderung des Kleinbahnbaues bisher schon recht wirksam beigetragen und ist auf diesem Gebiet unaufhörlich thätig,

um durch Schaffung neuer Verkehrswege der Bevölkerung nützlich zu sein. Neuerdings betreibt er im Verein mit der Stadt Spandau das Projekt einer normalspurigen Nebenbahn vom Norden Spandaus am Ufer der Oberhavel entlang nach Nieder-Neuendorf, wo die grossen Kriegspulvermagazine angeschlossen werden sollen, und von da weiter nach Hennigsdorf, wo diese neue Eisenbahn in die Veltener Bahn münden soll. In diesen Tagen wird, zur Feststellung der zu wählenden Linie, eine Bereisung der Strecke stattfinden.

— **Eröffnung der Strecke Walkenried-Braunlage usw.** Von der im Bau befindlichen schmalspurigen Nebeneisenbahn Walkenried-Braunlage-Wurmberg mit der Abzweigung Brunnenbachsmühle-Tanne (Südharz-Eisenbahn) ist die 24,243 km lange Theilstrecke Walkenried-Braunlage mit den Zwischenstationen Zündholzfabrik, Wieda, Wiedaerhütte, Stöberhay, Kaiserweg und Brunnenbachsmühle am 15. d. Mts. und die 8,31 km lange Zweiglinie Brunnenbachsmühle-Tanne mit der Zwischenstation Sorge am 24. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet worden.

— **Lokomotivsignale.** Von Beamten der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurden vor einiger Zeit Versuchsfahrten in Güterzügen gemacht, bei denen festgestellt wurde, dass die auf den letzten Wagen eines sehr langen Güterzuges befindlichen Bremser bei widrigem Winde die von der Lokomotive aus gegebenen Signale mit der Dampfpfeife gar nicht oder nur mangelhaft hören. Da es von grosser Wichtigkeit für das rechtzeitige Bremsen und Anhalten ist, dass alle Bremser die Dampfpfeifensignale hören, so werden demnächst von der genannten Verwaltung Versuche mit tiefer gestimmten Lokomotivpfeifen verschiedener Gattungen vorgenommen werden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 603 (Juli v. J. 5 378) km befördert worden 3 269 545 Personen und 1 499 662 t Güter. Die Einnahmen haben betragen aus dem Personenverkehre 5 689 636 ℳ, aus dem Güterverkehre 8 295 531 ℳ, aus dem Gepäckverkehre 353 034 ℳ und aus dem Thiertransporte 269 908 ℳ, mithin zusammen 14 608 109 ℳ (gegenüber 13 852 089 ℳ im gleichen Monate des Vorjahres). Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beziffert sich auf 81 128 205 ℳ (mehr gegen das Vorjahr um 3 515 032 ℳ).

— **Isarthalbahn.** Die Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München führt nach der „M. Ztg." auf der 60 km langen Isarthalbahn (München-Wolfratshausen-Kochel) theilweise elektrischen Betrieb ein. Er ist lediglich für den Nahe-(Vorort-)Verkehr bestimmt und soll nur bis Grünwald (10 km) reichen. Dadurch soll die Bahn zu gunsten des über die ganze Bahnlänge gehenden Verkehres von dem der Ausflügler entlastet werden. Neben dem elektrischen wird bis Grünwald der Lokomotivbetrieb weitergeführt. Die Personenwagen des elektrischen Betriebes fassen 100 Personen; sie sind nach einem besonderen System gebaut und eingerichtet, um neben freier Durchgangsbewegung auch eine rasche Entleerung der Wagen zu ermöglichen. Die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb sollen bis zum November d. J. fertiggestellt werden.

— **Lokalbahnprojekt zum Ammersee.** Die Bahn zum Ammersee ist von P a s i n g an bis H e r r s c h i n g bereits generell projektirt; sie wird nach Pasing die Orte Freiham, Argelsried, Wessling, Etterschlag, Seefeld und Herrsching berühren und in München vom Starnberger Bahnhofe ausgehen und zwar so, dass bis Pasing die Züge auf den Pasinger Vorortgleisen fahren. Die Kosten dieser Bahn, die von München aus etwa 40 km Länge haben wird, sind, soweit der Staat hieran betheiligt ist — der nöthige Grund und Boden wird nach dem Lokalbahnprinzip von den Gemeinden und Interessenten zur Verfügung gestellt — auf 3 000 000 ℳ berechnet. Es wird angenommen, dass die Bahn das Anlagekapital mit 3 % verzinsen wird.

— **Lokalbahnprojekte in Bayern.** Von Seite des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde den betreffenden Stadtgemeinden und bezw. Eisenbahnkomitees die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten und zwar für normalspurige Lokalbahnen von D a c h a u nach F r e i s i n g, dann von H ö s b a c h nach R o t t e n b u r g, eventuell mit Fortsetzung nach S c h i m b o r n und endlich von S e l b - S t a d t nach T h i e r s h e i m je auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Probefahrt auf der Münchener Ringbahn.** Am 17. d. Mts. hat die Probefahrt über die Ringbahn, auf welcher der Pferdebetrieb durch den elektrischen ersetzt werden soll, stattgefunden. Die ganze 7,281 km betragende Strecke wurde auf beiden Leitungen je einmal durchfahren und zwar das erste Mal in 28 Minuten 35 Sekunden, das zweite Mal in 27 Minuten 55 Sekunden. Die Leitung arbeitete tadellos, selbst an den so sehr gefürchteten scharfen Krümmungen an der Louisen- und Karls-, bezw. Dachauerstrasse, die der Pferdebahn so manche Entgleisung brachte. Die Münchener „Allgem. Ztg." bemerkt zu dieser Meldung: So ist endlich wieder ein Schritt nach vorwärts in unserem städtischen, der Verbesserung so dringend bedürftigen Verkehrswesen gethan, den das zahlreich angesammelte Publikum auch sichtlich sympathisch begrüsste. Morgen, Donnerstag, wird die Linie, für die der Einheitspreis von 10 ₰ festgesetzt ist, dem Betriebe übergeben. Möge die Versicherung der Direktion und ihrer Ingenieure zur Wahrheit werden, dass in etwa ³/₄ Jahren der elektrische Betrieb auf allen Linien durchgeführt ist. Es wird die höchste Zeit, dass der noch dazu mit einem Pferde bespannte Trambahnwagen einer grossstädtischen Einrichtung Platz macht.

— **Bayerischer Eisenbahnerverband.** Am 19. d. Mts. hielten die Obmannschaften des Regensburger und Lindauer Eisenbahnverbandes zahlreich besuchte Versammlungen ab, in denen Beschlüsse dahingehend gefasst wurden, Bau- und Spargenossenschaften zu gründen, durch welche es den Mitgliedern ermöglicht werden solle, gesunde und zugleich billige Wohnungen zu erhalten. Seitens eines der Vorstände wurde hierbei u. a. auch die Mittheilung gemacht, dass die Deutsche Bank sich bereit erklärt habe, dem Eisenbahnverbande zur Verwirklichung dieser Bestrebungen Kapitalien bis zum Betrage von 10 000 000 bis 12 000 000 ℳ gegen 4 % Verzinsung zu gewähren; es sei daher Sache der Eisenbahner, nunmehr organisatorisch vorzugehen und zur Gründung der Bau- und Spargenossenschaften zu schreiten, da nur durch einmüthiges Zusammengehen des bereits an 17 000 Mitglieder zählenden Verbandes das vorgestreckte Ziel bald und sicher erreicht werden könne; bekanntgegebene diesbezügliche Statutenentwürfe fanden einstimmige Annahme.

— Die mit einem Kostenaufwande von nahezu 2 000 000 ℳ erbaute **elektrische Staatsbahn von Dresden nach Kötzschenbroda** führt in Sachsen eine neue Spurweite, die Einmeterspur, ein. Im sächsischen Landtage 1897/98 stiess diese Spurweite auf durchaus keine Sympathien und die Kommission beschloss damals, dass sie zwar die Einmeterspur bei der Dresden-Kötzschenbrodaer Linie genehmige, damit aber durchaus kein Präjudiz geschaffen sehen wolle. Man betrachte die Einmeterspur nur als einen Versuch, wenn auch die Staatsregierung grundsätzlich und in der Uebereinstimmung mit der Mehrzahl der deutschen Strassenbahnunternehmungen sie für richtig halte. Man handelte schliesslich nach dem Grundsatze: „Probiren geht über Studiren" und genehmigte die Mittel zum Bau der Bahn unter der ausdrücklichen Bedingung, die oben genannt wurde. Entscheidend für den Entschluss der zweiten Kammer war damals der Umstand, dass durch die Bewilligung der Einmeterspur neuentstehenden Fabrikanlagen der Anschluss an die neue Linie ermöglicht werde. Ferner wurde geltend gemacht, dass die Krümmungen der Strasse die Normalspur nicht vertrügen. Die sächsischen Schmalspurbahnen waren bisher alle mit der Spurbreite von 0,75 m erbaut, während bekanntlich im übrigen Deutschland, namentlich im Flachlande, die Meterspur für Schmalspurbahnen vielfache Anwendung findet.

— **Die Aerzte und die Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatsbahnen.** Den Aerzten der Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatsbahnen ist ein neuer Vertrag vorgelegt worden, in dem die ä r z t l i c h e n H o n o r a r e niedriger als die 1 ℳ betragenden Mindestsätze der ärztlichen Gebührenordnung bemessen werden. Etwa 200 Aerzte haben sich mit den Bedingungen der Eisenbahnverwaltung einverstanden erklärt. Jetzt haben die ärztlichen Bezirksvereine, welche die Grundlage der staatlichen Aerzteorganisation bilden, gegen den Abschluss dieser Verträge Einspruch erhoben, sie beabsichtigen auch, gegen die Aerzte, welche sich bereits gegen die Eisenbahnverwaltung willfährig gezeigt haben, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln einzuschreiten. Da die Bezirksvereine die Vorlegung von Verträgen verlangen können, fordern sie die Aerzte, die solchen bereits zugestimmt haben, auf, ihre Zusage zurückzuziehen, widrigenfalls ein ehrengerichtliches Verfahren gegen sie eingeleitet werden würde. Begründet wird das Vorgehen der Bezirksvereine mit dem Hinweise, dass die Betriebskrankenkasse der sächsischen Staatsbahnen sich nicht in einer Nothlage befinde und dass deswegen kein Grund vorliege, ihr auf die Mindestsätze der Gebührenordnung einen Nachlass zu gewähren.

— Zu unserem in Nr. 63 d. Ztg. enthaltenen Nachruf für den **Geheimrath Dr. v. Mevissen** tragen wir noch nach, dass der Verstorbene zu den Mitbegründern des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörte, und so viel uns bekannt, der letzte Ueberlebende aus der Zahl der Väter des Vereins war. In der Versammlung vom 10. November 1846, die man als die für den Verein grundlegende ansieht, wurde auf seinen Antrag eine Kommission zur Feststellung der Grundzüge für ein neues Eisenbahngesetz gewählt.

An der 50jährigen Jubiläumsfeier des Vereins in Berlin konnte der nun Dahingeschiedene schon nicht mehr theilnehmen, da ihn, wie er schrieb, sein Gesundheitszustand an Haus und Zimmer fesselte. Aber sein Absagebrief war ein schönes Zeugniss seiner lebendigen Theilnahme an der Entwickelung des deutschen Eisenbahnwesens und des Vereins insbesondere. Bei der Festfeier im Ausstellungspark gab damals Präsident Kranold den Gefühlen der allgemeinen Verehrung für den leider abwesenden Mitbegründer des Vereins durch einen begeistert aufgenommenen Trinkspruch beredten Ausdruck.

— Dem am 21. d. Mts. zu Neuenahr **verstorbenen Oberregierungsrath Hermann Schultz** widmet die königliche Eisenbahndirektion Hannover im Anzeigentheil unserer Zeitung einen sehr warm gehaltenen Nachruf. Das frühe Hinscheiden des trefflichen Mannes wird in den Kreisen der preussischen Eisenbahnverwaltung überall lebhafte Theilnahme erwecken. Schultz hat in den etwa 25 Jahren seiner Eisenbahnthätigkeit den verschiedensten preussischen Direktionen angehört, u. a.: Bromberg, Frankfurt a/M., Magdeburg, der königlichen Direktion der braunschweigischen Eisenbahn während des Jahres ihres Bestehens, der Eisenbahndirektion Köln und seit 1896 Hannover. Ueberall schätzte man die grosse Zuverlässigkeit seines Charakters, die klare Auffassung geschäftlicher Angelegenheiten, seinen Gerechtigkeitssinn, der sich mit einem menschenfreundlichen Herzen verband. Seine amtliche Thätigkeit war, wie der Nachruf besagt, in den letzten Jahren namentlich der Leitung des Verkehrsverbandes gewidmet, in der er sich allseitige Anerkennung erworben hat.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Betriebseinnahmen der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen.** Laut den vorliegenden provisorischen Ausweisen betrugen die Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen der Monarchie im I. Halbjahr:

| | 1899 | 1898 |
|---|---|---|
| Bahnen in Oesterreich | 131 194 537 fl. | 127 520 412 fl. |
| „ „ Ungarn . . | 56 099 032 „ | 53 735 495 „ |
| zusammen | 187 293 569 fl. | 181 255 907 fl. |

und stellt sich somit das Gesammtergebniss der ersten sechs Monate d. J. gegenüber dem gleichen Zeitabschnitte des Vorjahres um 6 037 662 fl. günstiger. Die kilometrischen Einnahmen betrugen: bei den österreichischen Eisenbahnen 7 172 fl. = — 1,6 %, bei den ungarischen Eisenbahnen 3 371 fl. = + 0,3 %. Das Betriebsergebniss der eigentlichen Staatsbahnen gestaltete sich innerhalb des in Rede stehenden Zeitraumes folgendermaassen: in Oesterreich 51 565 803 fl. oder + 2,9 %, in Ungarn 41 977 495 fl. oder + 3,8 %. Die Durchschnittslänge der Lokomotivbahnen der Monarchie umfasste in dem abgelaufenen I. Halbjahr 1899: in Oesterreich 18 293 km (gegen 17 503 km in dem gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres), in Ungarn 16 643,6 km (gegen 15 987,1 km), zusammen 34 936,6 km (gegen 33 490,1 km). Der Gesammtzuwachs in beiden Staaten der Monarchie betrug sonach 1 446,5 km Eisenbahnen.

— In Nr. 64 S. 1080 d. Ztg. wurde auf den Uebelstand hingewiesen, welchen die **Rauchentwickelung in den längeren Tunnelstrecken der Wiener Stadtbahn** für die Fahrgäste mit sich bringt und von den Rauchabzugschächten gesprochen, welche die Staatseisenbahnverwaltung zur Behebung dieses Uebelstandes zu bauen beabsichtigt. Die „Neue Freie Presse“ bespricht nunmehr diese Frage in eingehender Weise. Sie erinnert daran, dass die Rauchbelästigung von den Ingenieuren der Stadtbahn vorhergesehen worden sei. Dieses Uebel sei dadurch entstanden, dass die Gemeinde Wien aus Verkehrsrücksichten die im Bauprojekte beantragten zwei Rauchschächte nicht zugelassen habe. Die Gemeinde bestand eben darauf, dass der Verkehr auf dem durch die Einwölbung geschaffenen freien Platze nicht durch die Herstellung solcher Schächte gestört werde. Der Uebelstand wäre allerdings mit einem Schlage durch den elektrischen Betrieb der Bahn behoben. Dies könne aber erst dann geschehen, wenn die Frage der elektrischen Lokomotiven, welche augenblicklich immer noch den Gegenstand von Versuchen und des Studiums bildet, endgültig gelöst sein wird. Bis dahin müsse im Interesse des Publikums alles aufgeboten werden, um die erwähnte Rauchbelästigung nach Thunlichkeit zu beseitigen. Die „Neue Freie Presse“ bespricht die bisherigen Maassnahmen (Heizung mit Kokes, Verwendung von Rauchverzehrungsapparaten usw.), welche sich nicht als ausreichend erwiesen haben und berichtet bezüglich der geplanten Rauchabzugöffnungen, dass nach dem bereits fertiggestellten Entwurf acht solche Rauchöffnungen, und zwar je vier zu beiden Seiten der ehemaligen Schwarzenbergbrücke, 90 cm im Geviert, hergestellt werden sollen. Diese Rauchöffnungen sollen mit Eisengittern, ähnlich den Kanalgittern, überspannt und durch Buschwerk möglichst verdeckt werden. Die darauf bezüglichen Entwürfe sind der Gemeinde Wien bereits vorgelegt worden, und wird, wenn die Gemeinde zustimmt, unverzüglich die Herstellung der Rauchöffnungen in Angriff genommen werden.

— **Pensionsfondsstatuten der Südbahn.** Am 1. Juli d. J. traten bei der Südbahngesellschaft sowohl für das Pensionsinstitut des Beamten- (gegründet 1861), als auch für jenes des Dienerpersonals (gegründet 1867) neue Statuten in Kraft, welche in einer Reihe von Punkten den Theilnehmern grössere Begünstigungen als bisher einräumen. Verpflichtet zur Theilnahme am Pensionsinstitut für Beamte sind alle fest angestellten Beamten der Gesellschaft, welche das 35. Lebensjahr nicht überschritten haben. Der Beitritt erfolgt mit dem Jahresgehalt und mit jenem Theil des Wohnungsgeldes, welcher einem Fünftel des Gehalts gleichkommt. Verpflichtet zur Theilnahme an dem Pensionsinstitut für Diener sind alle fest angestellten Unterbeamten und Diener, und zwar erfolgt der Beitritt mit dem Jahresgehalt und jenem Theil der Nebenbezüge, welcher einem Fünftel (früher $^1/_6$) des Gehalts entspricht.

Der Beitrag eines Mitgliedes des Pensionsinstitutes für Beamte beträgt 25 % des ersten Jahresgehalts zahlbar in 60 Monatsraten, 50 % des Jahresbetrags jeder Gehalts- und Wohnungsgelderhöhung zahlbar in 12 Monatsraten und 5 % fortlaufend vom Gehalt und Wohnungsgeld.

Die Mitglieder des Pensionsinstitutes für Diener zahlen einen fortlaufenden Beitrag von 4 %, Lokomotivführer und Heizer von 6 %, das Zugbegleitungspersonal von 4,75 % des Jahresgehalts und der Nebenbezüge, ferner 50 % des Jahresbetrags jeder Erhöhung des Gehalts und der Nebenbezüge zahlbar in 12 Monatsraten. Die Gesellschaft leistet in die Fonds die gleichen Beiträge wie die Mitglieder — mit Ausnahme der Beiträge für Erhöhungen des Gehalts, Wohnungsgeldes und der Nebenbezüge.

Der Pensionsanspruch der Mitglieder beginnt bereits nach acht (bisher nach zehn) Theilnahmsjahren am Pensionsinstitut. Die Pension beträgt nach acht Jahren 35 % des Jahresgehalts, sowie des anrechenbaren Theiles des Wohnungsgeldes oder der Nebenbezüge, steigt für das 9. und 10. Jahr um je 2,5 % (für sechs Monate um je 1,25 %) und sodann monatlich um 0,2 %, so dass mit vollendeten 35 Dienstjahren das volle Jahresgehalt nebst dem anrechenbaren Theile des Wohnungsgeldes oder der Nebenbezüge als Pension entfällt. (Bisher betrug die Pension im allgemeinen nach zehn Jahren 40 % der anrechenbaren Bezüge und für jedes weitere Theilnahmsjahr um 2,4 % dieser Bezüge mehr.) Bei Lokomotivführern und Heizern findet entsprechend ihrer grösseren Beitragsleistung insofern eine günstigere Berechnung der Theilnahmszeit statt, als ihnen bei Aufnahme in das Pensionsinstitut vor dem 1. Juli 1879 je zwei auf der Lokomotive zugebrachte Dienstjahre, für welche der 6 % Beitrag geleistet wurde für drei Jahre und den anderen diesem Stande angehörenden Mitgliedern unter der gleichen Voraussetzung acht Monate für ein Jahr veranschlagt werden. Die Pensionsberechnung ist bis zu zehn Dienstjahren dieselbe wie für andere Mitglieder des Pensionsinstitutes für Diener, steigt aber nach dem 10. Dienstjahre nicht um 0,2 % im Monat, sondern um 2 % im Jahr. Bei Zugbegleitern beträgt die Pensionssteigerung nach dem 10. Jahre monatlich 0,233 %. Bei Dienstuntauglichkeit infolge von Verletzungen im Dienste werden — je nach dem der Verletzte nur für den gesellschaftlichen Dienst oder für jeden Erwerb untauglich wird — fünf oder zehn Jahre seiner für die Pension anrechenbaren Dienstzeit zugeschlagen. Die Jahrespension eines Beamten muss mindestens 300 fl., jene eines Dieners je nach der Gehaltskategorie 240—180 fl. betragen.

Die Wittwenpension beträgt 50 % der Pension, welche der Mann bezog oder im Falle der Pensionirung zu beziehen berechtigt gewesen wäre und erwächst der Pensionsanspruch schon nach sechsmonatlicher Ehe (bisher ein Jahr). Der Mindestbetrag der Pension einer Beamtenwittwe ist mit 300 fl., der Höchstbetrag (für neue Mitglieder) mit 2 400 fl. festgesetzt. Die Pension der Wittwe eines Unterbeamten muss mindestens 240 fl., von der Wittwe eines Dieners 180—150 fl. betragen. (Bisher waren in den Statuten Mindestpensionen nicht festgesetzt.)

Die Erziehungsbeiträge der Kinder verstorbener Mitglieder betragen, so lange die Mutter lebt, für jedes Kind 10 % der Pension, welche der Vater bezog oder auf welche er im Falle

der Pensionirung Anspruch gehabt hätte, mit der Beschränkung, dass die Pensionen aller Kinder 30 % der Pension des Vaters (und die Pension eines Kindes von Beamten, welche dem Pensionsinstitut erst ab 1. Juli 1899 beitreten 480 fl.) nicht übersteigen darf. Nach dem Tode beider Eltern erhält jedes Kind 25 % der Pension des Vaters mit der Beschränkung, dass die Summe der Pensionen aller Kinder 50 % der Pension des Vaters (und die Pension eines Kindes von Beamten, welche dem Pensionsinstitut erst vom 1. Juli 1899 angehören 600 fl.) nicht übersteigen darf.

Die Erziehungsbeiträge werden den Kindern in der Regel bis zum vollendeten 18. Lebensjahre ausbezahlt. Kindern männlichen Geschlechts kann jedoch zum Zwecke der Fortsetzung der Studien der Pensionsgenuss bis zum vollendeten 24. Jahre belassen werden.

Bedienstete, welche dem Pensionsinstitut seit 1869 angehören, erhalten auch dann, wenn sie selbst den Dienst kündigen, die von ihnen in den Pensionsfonds geleisteten Beiträge ohne Zinsen zurück. (Bisher verloren solche Bedienstete ausnahmslos alle Ansprüche gegen das Pensionsinstitut.)

Für den Fall, dass die Einnahmen des Pensionsfonds nicht ausreichen, um den durch die Statuten bemessenen Leistungen zu entsprechen, bestimmen die neuen Statuten, dass die Südbahngesellschaft ausser den in den Statuten festgesetzten Beiträgen jährlich auch die zur Erhaltung des Gleichgewichtes zwischen Einnahmen und Ausgaben erforderlichen Zuschüsse dem Pensionsinstitut zur Verfügung zu stellen hat; diese Zuschüsse sind als unverzinslicher Vorschuss zu behandeln, und ist das Pensionsinstitut verpflichtet, deren Rückzahlung nach Maassgabe der in einzelnen folgenden Jahren sich ergebenden Ueberschüsse zu leisten. (In den bisherigen Statuten war eine derartige Garantie der Südbahngesellschaft nicht ausgesprochen.) Ueberdies kann der Verwaltungsrath der Südbahn im Einvernehmen mit dem Verwaltungsausschusse des Pensionsinstitutes eine Erhöhung der seitens der Mitglieder zu entrichtenden Beiträge beschliessen.

Die Verwaltungsausschüsse des Pensionsinstitutes bestehen zum Theil aus Delegirten der Verwaltung der Südbahn, zum Theil aus Mitgliedern des Pensionsinstitutes, welche durch Wahl in den Ausschuss berufen werden.

— **Muhrenniedergänge bei Langen (Arlberg).** Ueber den grossen Schuttkegel des Bergsturzes bei Langen am Arlberg gingen in den letzten Tagen infolge von Gewittern zweimal Muhren nieder, welche zwar die Arlbergbahn, die seit jenem Bergsturze durch einen 500 m langen Tunnel unter dem Schuttkegel geht, nicht mehr zu beschädigen vermochten, wohl aber die Reichsstrasse in der Länge von 40 m 6 m hoch mit Geröll überschütteten und den Aflenzbach zum See anstauten.

— **Liquidation der Badener Trambahn** Der Verwaltungsrath der Badener Trambahn, die bekanntlich um den Preis von 120 000 fl. In den Besitz der Elektrizitätsgesellschaft vorm. Schuckert & Co und von dieser an die Wiener Lokalbahnen übergegangen ist, beruft für den 7. September die ordentliche Generalversammlung ein, um über die Auflösung der Gesellschaft und Einleitung der Liquidation Beschluss zu fassen. Die Linien der Gesellschaft bilden bekanntlich einen Bestandtheil der im Bau befindlichen direkten elektrischen Bahn Wien-Baden.

— Am 17. d. Mts. wurde (vergl. auch Nr. 61 S. 1042 d. Ztg.) in Budapest die ausserordentliche **Generalversammlung der Gesellschaft zur Verwerthung der Langer'schen Rauchverzehrpatente** abgehalten, welche auf Antrag Theodor Langer's einberufen worden war, um die Liquidation zu beschliessen. Gegen diesen Antrag machte sich im Kreise der Aktionäre ein reger Widerspruch geltend, und es wurde von Seiten derselben eine solche Zahl von Aktien hinterlegt, dass die Mehrheit aus Gegnern der Liquidation bestand. Der Verwaltungsrath erstattete der Generalversammlung über die Lage der Gesellschaft einen eingehenden Bericht. Er wies insbesondere auf die Thatsache hin, dass der Rauchverzehrapparat der Gesellschaft nunmehr seit den Marcotti'schen Verbesserungen von den Fachkreisen als durchaus zweckentsprechend anerkannt sei, dass zahlreiche Bestellungen seitens der Bahnen erfolgt seien, dass insbesondere die Südbahn 100 Apparate bestellt habe und über die bereits abgelieferten ihre besondere Zufriedenheit ausgesprochen habe, dass weiter in Deutschland und der Schweiz dieser Rauchverzehrer überall vollständig durchgedrungen sei und sowohl bei Bahnen als Fabriken zur Verwendung gelange. Die von Herrn Langer beantragte Liquidirung sei nicht nur in den Verhältnissen der Gesellschaft nicht begründet, sondern verstosse direkt gegen das Interesse der Aktionäre, die durch die Liquidation um die Früchte der jetzt endlich zur Geltung gelangten Erfindung gebracht würden. Die Generalversammlung beschloss nach Kenntnissnahme des Berichtes mit grosser Majorität das Weiterbestehen der Gesellschaft, da zur Liquidation kein Anlass vorhanden sei.

— **Der vollziehende Ausschuss der Lokomotivführer,** welcher auf dem im August 1898 in Prag stattgefundenen Lokomotivführerkongress eingesetzt wurde, hat vor kurzem seine erste Sitzung abgehalten. Unter den Beschlüssen des Komitees betrifft der wichtigste die Errichtung einer länderweisen Organisation mit dem Mittelpunkte in Wien. Am Schlusse der Sitzung gelangte folgende Resolution zur Annahme: „Die am 18. Juli 1899 tagende Versammlung der Delegirten der Lokomotivführer sämmtlicher Bahnen Oesterreichs erklärt, dass die Lokomotivführer Oesterreichs nach wie vor festhalten an den Beschlüssen des Prager Kongresses vom August 1898, und drückt ihr Bedauern darüber aus, dass weder seitens der Staatsbahnen noch auch von Seiten der Privatbahnen irgend eine der auf dem Kongress gestellten Forderungen bisher verwirklicht wurde, im Gegentheil bei einzelnen Bahnen und Staatsbahndirektionen eine Beeinträchtigung der Lokomotivführer durch Kürzung der Prämien und ungleiche Beförderung stattgefunden hat, und spricht die bestimmte Erwartung aus, dass durch die für den 1. Oktober 1899 in Aussicht gestellte Gehaltsregulirung bei den Staatsbahnen den auf dem Prager Kongress gestellten Forderungen in umfassendster Weise Rechnung getragen werden wird."

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Hauptbahnen im Jahre 1898 im Vergleiche mit dem Vorjahre.** Nach den im „Pester Lloyd" veröffentlichten statistischen Mittheilungen hat die Anzahl der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1898 keine Veränderung erfahren; diese Bahnen theilen sich in drei Gruppen und zwar 1. die ungarischen Staatsbahnen sammt den für Rechnung des Staates verwalteten Vizinalbahnen, 2. die Staatsgarantie in Anspruch nehmenden Bahnen und zwar die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn (im Staatsbetriebe) und die ungarische Linie der Kaschau-Oderberger Bahn, 3. nichtgarantirte oder die Staatsgarantie nicht in Anspruch nehmende Bahnen und zwar die ungarischen Linien der Südbahn, die Mohacs-Fünfkirchener Bahn und die Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn. Die Gesammteinnahmen aller genannten Bahnen betrugen im Jahre 1898 115 139 583 fl. (gegen 1897 + 4 993 115 fl. = 4,53 %). Die Gesammtausgaben betrugen 71 771 343 fl. (gegen 1897 + 2 071 278 fl. = 2,97 %). Der Betriebsüberschuss stellte sich auf 43 368 239 fl. (gegen 1897 + 2 921 836 fl. = + 7,22 %). Der Betriebskoeffizient betrug für alle Bahnen durchschnittlich 62,334 % (gegen 1897 — 0,946 %). Die Ergebnisse der einzelnen Bahnen stellen sich wie folgt:

| | Einnahmen | gegen das Vorjahr | Ausgaben | gegen das Vorjahr | Betriebskoeffizient | gegen das Vorjahr | Ueberschuss | gegen das Vorjahr |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | fl. | % | fl. | % | % | % | fl. | % |
| Ungarische Staatsbahnen . . . . | 99 614 241 | + 5,14 | 62 413 318 | + 2,84 | 62,65 | — 1,395 | 37 200 923 | + 9,23 |
| Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . | 693 369 | + 1,166 | 413 576 | + 11,15 | 59,65 | + 5,36 | 279 793 | — 10,69 |
| Kaschau - Oderberger Eisenbahn (ungar. Linie) . . . . . . . | 5 429 223 | + 5,89 | 2 852 147 | + 6,28 | 52,53 | + 0,19 | 2 577 076 | + 5,46 |
| Südbahn (ungar. Linien) . . . . | 7 209 675 | — 5,5 | 4 933 987 | + 0,149 | 68,44 | + 3,87 | 2 275 688 | — 15,8 |
| Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn . | 932 826 | + 1,44 | 474 963 | + 3,271 | 50,92 | + 0,9 | 457 863 | — 0,39 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn . . . . . . . . . . | 1 260 249 | + 21,57 | 683 353 | + 20,59 | 54,22 | — 0,43 | 576 896 | + 22,75 |

— **Lokalbahn Budapest-Lajosmizse.** Die Direktion dieser im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden 78 km langen Lokalbahn, einer für die Versorgung der Hauptstadt bedeutungsvollen Linie, ist um die Bewilligung zur Legung eines dritten Gleises, sowie um Einführung des elektrischen Betriebes eingeschritten. Der ungarische Handelsminister erklärte sich zwar mit dem Projekte einverstanden, vertagte jedoch die Ausführung desselben für das kommende Jahr, weil durch solch

umfangreiche Bauarbeiten die ungestörte Aufrechterhaltung des fahrplanmässigen Zugverkehres während der Sommer- und Herbstmonate bedroht würde.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die ungarischen Staatsbahnen.** Im Monat Juli d. J. wurden 9 neue Lokomotiven und 143 neue Güterwagen mit 15 t Tragfähigkeit an die ungarischen Staatsbahnen abgeliefert. Durch diese Einlieferungen erhöhte sich der Bestand auf 2 346 Lokomotiven und 53 874 Güterwagen.

— **Hermann Ritter von Rittershausen,** gewesener Betriebsdirektor und Generaldirektorstellvertreter der österreichischen Nordwestbahn, ist dieser Tage in Marienbad, wo er zur Kur weilte, einem Schlaganfall erlegen. Ritter von Rittershausen wurde 1831 in Berlin geboren, trat 1850 in die Dienste der Berlin-Hamburger Bahn, verliess diese im Jahre 1855 und fand Aufnahme bei der eben ins Leben gerufenen österreichischen Staatseisenbahngesellschaft. Nach kurzer Dienstzeit kam er als Referent in das Tarifbüreau der Staatseisenbahngesellschaft und wurde bald mit der Leitung des Tarifwesens bei der Staatseisenbahngesellschaft betraut; schon in dieser Stellung wusste er sich als hervorragender Kenner des Eisenbahntarifwesens bemerkbar zu machen; speziell ist die Schaffung der ältesten Verbandtarife seinem Einflusse zu verdanken. 1868 wurde Rittershausen als Betriebsdirektor und Generaldirektorstellvertreter zur neugegründeten österreichischen Nordwestbahn berufen; hier entwickelte er ein sehr verdienstliches Wirken im Interesse des Verkehres dieser Bahnanstalt. Insbesondere ist ihm die Einrichtung des Umschlagplatzes in Laube und der hierdurch bewirkte ausserordentliche Aufschwung des Verkehres auf der Elbethallinie zu verdanken. Nach zurückgelegter 40jähriger Dienstzeit trat Rittershausen vor etwa 8 Jahren von seinem Posten zurück, blieb jedoch als Tarifkonsulent nach wie vor mit der Gesellschaft in Fühlung.

## Vereinsausland.

— **Simplontunnel.** Am 1. d. Mts. war gerade ein Jahr verflossen, seitdem die Tunnelarbeiten am Simplon mit dem nördlichen Richtstollen begonnen wurden. Wie weit das grosse Werk in dieser Zeit gediehen ist, hat der letzte Monatsausweis, der eine Gesammtlänge des Sohlstollens von 2 301 m verzeichnet, erwiesen. Bekanntlich muss die Unternehmung laut Bauvertrag den ersten eingleisigen Tunnel (19 729 m) in $5^1/_2$ Jahren vollendet haben, während für den Paralleltunnel eine vom Tage der Inangriffnahme ab vierjährige Bauzeit festgesetzt ist. Für jeden Tag der Fristüberschreitung bezahlt die Unternehmung 5 000 Francs Strafe, für jeden Tag früherer Fertigstellung wird ihr der gleiche Betrag als Prämie vergütet.

Was nun den Bau des Sohlstollens anbetrifft, so sind bei rund 19 730 m Gesammtlänge des Tunnels in den übrigen 54 Monaten weniger 5 Monate (für Ausweitung und Ausbau der letzten Strecke) = 49 Monaten noch rund 17 430 m Stollen beiderseits vorzutreiben. Um das Bauprogramm einhalten zu können, muss also fernerhin der mittlere tägliche Fortschritt der vollen Maschinenbohrung mindestens auf jeder Seite 5,92 m betragen. Bisher hat die grösste mittlere Tagesleistung auf der Nordseite 5,86 m (im April), auf der Südseite 4,36 m (im Juni) ergeben.

Ueber den Stand der Arbeiten am 30. Juni d. J. ertheilt der dritte Vierteljahrsbericht der Jura-Simplonbahn Aufschluss, dem die folgenden Angaben entnommen sind.

| Gesammtlänge des Tunnels 19 729 m | Nordseite-Brieg | | Südseite-Iselle | | zusammen | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Stand der Arbeiten Ende | März 1899 | Juni 1899 | März 1899 | Juni 1899 | März | Juni |
| Sohlstollen . . . . . m | 803 | 1 293 | 364 | 695 | 1 167 | 1 988 |
| Parallelstollen . . . . „ | 533 | 987 | 208 | 563 | 741 | 1 550 |
| Firststollen . . . . . „ | 12 | 164 | 109 | 122 | 121 | 286 |
| Gesammtausbruch . cbm | 11 630 | 23 124 | 5 800 | 15 450 | 17 430 | 38 574 |
| Verkleidung . . . . . m | 17 | 191 | — | — | 17 | 191 |

Die Zahl der im II. Vierteljahre 1899 beschäftigten Arbeiter betrug:

| | Nordseite | Südseite |
|---|---|---|
| im Tunnel . . . . . . | 771 | 383 |
| ausserhalb des Tunnels | 947 | 563 |
| zusammen | 1 718 | 947 |

also auf beiden Seiten 2 665. Es wurden 32 Zugthiere verwendet.

Seit März wurden regelmässige Messungen der Gesteinstemperatur vorgenommen. Dieselben ergaben bei

| Entfernung vom Tunneleingang | Nordseite mittlere Temperatur | Südseite mittlere Temperatur |
|---|---|---|
| 50 m | 9,6 ° C. | 12,5 ° C. |
| 100 „ | 10,6 „ | 14,7 „ |
| 400 „ | 12,8 „ | 20,8 „ |
| 800 „ | 15,9 „ | — |

Man nimmt bekanntlich an, dass später die grösste Gesteinstemperatur im Simplontunnel auf etwa 10 km 40 ° C. betragen, also diejenige des Gotthard, 30,8 ° C., beträchtlich übersteigen wird. Der Wasserzudrang hielt sich in mässigen Grenzen.

Die Einrichtung der äusseren sowie inneren elektrischen Beleuchtung, der Installationen, sowie die Wasserleitung sind vollendet. Vom Rhonekanal, welcher bei 44,5 m nützlichem Gefälle den Turbinen am nördlichen Installationsplatz eine Wassermenge von 5 cbm in der Sekunde zuführen wird (2 225 PS) war Ende Juni der in armirtem Beton (Bauweise Hennebique) auszuführende, gemauerte und geschlossene Theil von 3 000 m Länge fast fertiggestellt. Auch die 4 210 m lange Druckleitung für die Wasserkraft der Diveria an der Südseite (1 500—1 850 PS) geht ihrer Vollendung entgegen.

Während eines Zeitraumes von 24 Stunden wurden in den Tunnel zur Ventilation nordseits 864 000 cbm, südseits 342 000 cbm Luft eingeführt, wovon 21 600 cbm bezw. 52 000 cbm an jeden Stollenort gelangen.

Im II. Vierteljahre 1899 haben auf der Nordseite 99, auf der Südseite 43 Arbeiter Unfälle erlitten; fünf dieser Unfälle waren von schweren Verletzungen begleitet.

Erwähnt sei noch, dass auf der Nordseite zur Herstellung flüssiger Luft (Patent Linde) als Sprengmittel die nothwendigen maschinellen Einrichtungen getroffen wurden. Mit denselben können in der Stunde 5 l flüssige Luft erzeugt werden, was 17 PS erfordert. Die die Verwendung der flüssigen Luft zu Sprengzwecken betreffenden Versuche sind noch im Gange.

— **Wagenbeschaffungen für italienische Eisenbahnen.** Der Staatsrath genehmigte den Regierungsantrag, betr. Beschaffung von 1 300 Güterwagen für die Südbahn und einer ebenso grossen Anzahl für die Mittelmeerbahn, deren öffentliche Verdingung seitens beider Gesellschaften nunmehr unmittelbar bevorsteht.

— **Die britischen Konzessionen in China.** Der Pekinger Korrespondent der „Times“ richtet an sein Blatt ernste Anklagen wider die britischen Konzessionäre in China. Unter anderem heisst es da:

Nicht das geringste Anzeichen liegt bis jetzt dafür vor, dass irgend ein Eisenbahn- oder Bergwerkssyndikat auch nur die Absicht habe, wirkliche Arbeiten in der näheren Zukunft in China zu beginnen. Was die vielgerühmten britischen Konzessionen betrifft, wie sie die Depesche Nr. 459 des Blaubuches über China Nr. 1 1899 aufführt, so ist noch von keiner einzigen Eisenbahn auch nur eine Schwelle gelegt, noch von irgend einem Bergwerk auch nur ein Fuss ausgegraben. Das Pekinger Syndikat hat, trotzdem seine Konzession bereits lange ratifizirt ist, bisher noch keinerlei praktische Arbeit irgend welcher Art begonnen; alles was es gethan hat, ist eine mehr als flüchtige Vermessung. Anstatt die Bergwerksarbeiten zu beginnen, Eisenwerke anzulegen, nach Petroleum zu bohren und die überreichlich vorhandenen Verkehrswege zu benutzen, die leicht brauchbar gemacht werden könnten, drängte man um weitere Konzessionen in anderen Provinzen, einschliesslich einer Eisenbahn halbwegs durch China nach Tscheng-tu-fu in Szetschuan, und als die Sydikatsleute aufgefordert wurden, zu erklären, wann sie auch nur zum Schein ihre Arbeiten beginnen würden, erklärten sie der britischen Gesandtschaft, keine Arbeiten in Angriff nehmen zu wollen, ehe sie nicht vorher eine Konzession zum Bau einer 450 Meilen langen Eisenbahn von Hunan nach Nanking erlangt hätten, um Kohlen und Erze nach dem Yangtse aus Bergwerken zu überführen, deren Aufschliessung sie noch nicht einmal versucht haben. Ihr letztes Vorgehen ist geeignet, die Furcht der Chinesen zu erhöhen, dass das Syndikat vielmehr für finanzielle Operationen in London ins Leben gerufen ist als dazu, in Ausführung ihrer veröffentlichten Erklärungen die wunderbaren Mineralhilfsquellen des Schansi und Huan aufzuschliessen und auszubeuten.

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** Unter dieser Firma ist die erste deutsche Eisenbahnaktiengesellschaft für die deutschen Besitzungen in China mit dem Sitze zu Berlin nunmehr in das Handelsregister des königlichen Amtsgerichts I Berlin eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist die Erwerbung der von dem deutschen Reichskanzler am 1. Juni 1899 ertheilten Konzession einer Eisenbahn von Tsintau über Weihsien nach Tsinanfu mit Zweigbahn von einem Punkte dieser Hauptlinie nach Poschan, der Bau, die Ausrüstung und

der Betrieb dieser Eisenbahn sowie unter den in der Konzession vorgesehenen Bedingungen der Fortsetzung der Linie von Tsinanfu nach Itschoufu und von Tsintau nach Itschoufu. Ausserdem ist die weitere Ausdehnung durch kaiserlichen Regierungserlass gesichert. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 54 000 000 ℳ. Gründer der Gesellschaft sind u. a. die Diskontogesellschaft, die Asiatische Bank, die Bank für Handel und Industrie, die Berliner Handelsgesellschaft, die Dresdner Bank, die Nationalbank für Deutschland, der A. Schaaffhausen'sche Bankverein, S. Bleichröder, Robert Warschauer & Co., Born & Busse, Jacob S. H. Stern in Frankfurt a/M., L. Behrens Söhne in Hamburg und die Norddeutsche Bank in Hamburg. Den Vorstand der Gesellschaft bilden: der Wirkliche Geheime Rath Dr. Paul Fischer, der Oberingenieur Alfred Gaedertz und der Kaufmann Kurt Erich, sämmtlich in Berlin.

— Aus **Dahome** wird berichtet, dass die Vermessungen für die **Niger-Eisenbahn** gut von statten gehen. Die Bahn soll von dem Hauptort der Kolonie, dem bereits mit einer Landungsbrücke versehenen Kotonu, über Allada, Toffo, Kana, Umegame, Save, Schauru, Nikki, Dunikassa und Karadi führen und den Niger in Madekate erreichen. (Es wäre dies eine Strecke von 600—700 km.) Die Anlage wird wahrscheinlich einer Gesellschaft übertragen werden. Um die Gelder beizubringen, hat die Regierung den Eingeborenen eine Kopfsteuer von 1,25 Frcs. im Binnenlande und 2,25 Frcs. in sechs Küstenorten auferlegt, deren Eintreibung in diesem Jahre ohne Schwierigkeiten erfolgte. Die Häuptlinge wirken bei der Eintreibung mit und erhalten 25 % der aufgebrachten Gelder.

(„Köln. Ztg.")

— Die Regierung von **Kanada** hat dieser Tage dem dortigen Parlament eine Vorlage unterbreitet, laut welcher für **Eisenbahnneubauten**, durch welche bis jetzt vom Bahnverkehr noch unberührte Gebiete erschlossen werden, Regierungsbeihilfen zum Betrage von 6 540 245 D. bewilligt werden sollen. Es handelt sich hierbei um weitreichende Pläne, welche, der „B. B. Ztg." zufolge, in ihrem Endziel den Bau einer neuen Bahn vom atlantischen zum stillen Ozean in der Linie Quebec - Fort Simpson bezwecken. Die neue Bahn wird nicht nur eine Parallellinie zu der jetzigen Ueberlandbahn Kanadas bilden. Sie wird im westlichen Ontario eine an Erzen und Bauholz reiche Gegend und in Saskatchewan eine ausserordentlich zur Besiedelung geeignete Gegend erschliessen. In Britisch-Columbia wird sie die Goldfelder durchkreuzen, auf eine gewisse Entfernung dem Laufe des Fraser River folgend, um schliesslich gerade südlich von dem seitens der Vereinigten Staaten beanspruchten Küstenstrich bei Fort Simpson die Küste des stillen Ozeans zu erreichen.

— Nach der „Railroad Gaz." hat die Southern Pacificbahn bei der American Car and Foundry Co. 2 000 **bedeckte Güterwagen** bestellt, welche, nach Canda's Patent gebaut, bei einem Eigengewichte von 15 t eine **Tragfähigkeit von 45,4 t** besitzen. Das Leergewicht dieser mit je zwei zweiachsigen Drehgestellen ausgerüsteten Wagen ist geringer, als das Durchschnittsgewicht der Wagen von 27,2 t Tragfähigkeit.

Versuchsweise wurde ein solcher Wagen anstandslos mit 61,7 t beladen.

— **Ueber Mexikos neues Eisenbahngesetz** entnehmen wir den „Berliner N. Nachr." folgendes: Bisher bildete in Mexiko jede Konzession den Gegenstand besonderer Gesetzgebung. Das allgemeine Gesetz wird in Zukunft auf alle neuen Konzessionen Anwendung finden, sowie auch auf alle früher bewilligten Konzessionen, deren Bedingungen nicht mit diesem Gesetze in Widerspruch stehen. Das neue Gesetz erschwert die Erlangung von Konzessionen mit Regierungszuschüssen und verschärft die Regierungskontrole über die Gesellschaften. Die Eisenbahnen werden in solche von allgemeinem und in solche von lokalem Interesse eingetheilt. Nur die ersteren können Regierungszuschüsse erlangen. Von denjenigen von allgemeinem Interesse bezeichnet das Gesetz wieder besonders solche, welche als von grösster Bedeutung noch zu bauen sind. Es sind das die Linien zur Verbindung des centralen Eisenbahnnetzes mit dem stillen Ozean und dem Isthmus von Tehuantepec, Yucatan und Guatemala. Andere projektirte Linien können auf Vorschlag des Kabinets als solche von grösster Bedeutung erklärt werden. Früher war die von der Regierung geführte Aufsicht lediglich technisch, um Regelmässigkeit des Betriebes und Sicherheit der Passagiere zu erlangen. In Zukunft dürfen die von der Regierung ernannten Inspektoren auch Rechnungslage über die Finanzoperationen von Gesellschaften, die Emissionen von Aktien, deren Obligationen, Amortisationsfonds usw. verlangen. Sie werden bevollmächtigt sein, die Bücher und alle auf die Gesellschaft bezüglichen Papiere zu untersuchen. Diese Aufsicht wird auch über die Bildung von neuen Gesellschaften geführt werden. Von jetzt an muss eine Gesellschaft der Regierung zuerst einen Anschlag der an der geplanten Bahn auszuführenden Arbeit unterbreiten, und der Betrag des Aktienkapitals wird nach der projektirten Arbeit bemessen. Es wird damit beabsichtigt, die Bildung von Gesellschaften mit einem Aktienkapital zu verhindern, das zu den geplanten Unternehmungen in keinem Verhältniss steht. Dies Gesetz verbietet auch bei Strafe des Verfalles den Verkauf oder die hypothekarische Verpfändung von Konzessionen an irgend einen ausländischen Staat. Irgend welche Aktien, Bonds oder Obligationen, welche von einem ausländischen Staate gekauft werden, sollen der mexikanischen Regierung verfallen. Das Eigenthum von Eisenbahnen in Mexiko soll dem Civilgesetze des Bundesdistrikts, soweit nicht durch Spezialgesetz davon ausgenommen, unterstehen.

## Allgemeines.

— **Die Kosten des Anhaltens von Eisenbahnzügen.** Man ist gewohnt, es als wohlbegründete Thatsache hinzunehmen, dass die Kosten für die Schnellzugbeförderung beträchtlich höher sind, als die für gewöhnliche Personenzüge. Bei näherem Augenschein jedoch drängen sich Zweifel hiergegen in verschiedenen Richtungen auf.

Zwar ist unbedenklich das Wagenmaterial der Schnellzüge regelmässig werthvoller, der Verschleiss aller bei der Fahrt in Mitleidenschaft gezogenen Bahntheile grösser, aber auf der anderen Seite bedingt die längere Fahrzeit des Personenzuges selbstverständlich einen Mehraufwand für Personal, Beleuchtung, Wagenheizung.

Wie steht es nun mit dem Aufwand an Maschinenkraft und ihrer Quelle, dem Kohlenverbrauch?

In Bezug auf diesen sind, wie der „Newyork Herald" mittheilt, in Amerika sehr beachtenswerthe Versuche gemacht worden, durch die man ermittelt hat, welche Kosten durch das Anhalten von Zügen auf kleineren Zwischenstationen verursacht werden. Die Versuche fanden auf einer Strecke von 198 km Länge statt und zwar mit zwei Zügen, von denen der eine die ganze Strecke ohne anzuhalten zurücklegte, während der andere auf 14 Zwischenstationen zum Stillstehen gebracht wurde. Der Schnellzug legte 80 km in der Stunde zurück, während der Führer des „Bummelzuges" beauftragt war, die auf den Stationen verlorene Zeit nach Möglichkeit wieder einzuholen. Die Lokomotive des letzteren Zuges verbrauchte für Zurücklegung der gesammten Strecke 11 400 Pfund Kohlen, der Schnellzug dagegen nur 10 317 Pfund; ein Unterschied von nahezu einer halben Tonne Brennstoff. Für die nicht anhaltenden Züge ergaben sich somit nicht unbeträchtliche jährliche Ersparnisse.

— **Geschwindigkeit eines amerikanischen Sonderzuges.** Ein aus drei Personenwagen bestehender Sonderzug mit den Mitgliedern des Eisenbahnklubs von St. Louis erzielte auf der eingleisigen Strecke der Wabashbahn von Sidney nach St. Louis (Illinois) Reisegeschwindigkeiten zwischen den einzelnen Abschnitten, die von 105,9 km in der Stunde bis 109,4 km wechselten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 101,9 km.

Die grösste Schnelligkeit wurde zwischen den Stationen Staunton und Granite-City erreicht. Die Entfernung zwischen ihnen von 48,6 km wurde in 24¼ Minuten zurückgelegt, was einer Geschwindigkeit von 120,2 km in der Stunde entspricht.

(Nach dem Augustheft des „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer").

— **Aussprüche des Dichters Petöfi über die Eisenbahnen.** Wir erhalten aus Ungarn folgende Zuschrift: Herr Georg Muschweck hat in Nr. 46 d. Ztg. in seinem Artikel über die Entwickelung und Bedeutung der Eisenbahnen unter anderen sehr lehrreichen Momenten aus der Geschichte der Eisenbahnen auch der Kämpfe gedacht, welche die Idee der Eisenbahnen mit jenen Vorurtheilen aufnehmen musste, von welchen selbst viele bedeutende Geister jener Zeit nicht frei waren. Um so mehr verdienen jene, die den ungeahnten Aufschwung vorhersahen, unsere volle Bewunderung. Es sind deren einige in den Ausführungen des Herrn Muschweck erwähnt. Die Reihe dieser Männer soll hier mit einem glänzenden Dichternamen ergänzt werden, mit dem des ungarischen Lyrikers Petöfi, dessen Ruf weit über die Grenzen seines Vaterlandes gedrungen und sich überall die Herzen aller Freunde jeglichen Fortschrittes erobert.

Von ihm stammt ein „Auf der Eisenbahn" betiteltes Gedicht, welches er im Jahre 1847 geschrieben, also in einer Zeit, wo die Eisenbahnen in Ungarn noch in dem Stadium der ersten Versuche standen.

In den einleitenden Zeilen beschreibt der Dichter die Schnelligkeit der Eisenbahnfahrt, welche an Schnelligkeit „den

Gedanken überflügelt". „Ja die Sonne wettläuft mit uns . . . . . aber vergebens, sie bleibt zurück auf dem Berge im Westen mit der Schamröthe im Antlitz" . . . . . „Hunderttausend Eisenbahnen bauet, damit sie die Erde umspinnen, wie die Adern . . . . . in ihnen strömen die Civilisation und die Säfte des Lebens . . . . . Habt Ihr kein Eisen, zertrümmert alle Eure Fesseln", Die Adern der Erde usw.! Wie viele haben sich in neuerer Zeit dieses Vergleiches bedient, nachdem es thatsächlich zur Wahrheit geworden, was der Dichter prophetisch geahnt, ja klar vorhergesehen und in flammenden Dichterworten ausgedrückt, deren Schönheit eine Uebersetzung nicht gleichkommen kann.

Diese Zeilen möchten als Ergänzung der oben erwähnten interessanten Ausführungen des Herrn Muschweck zeitgemäss sein, da die ungarische Nation am 30. Juli unter allgemeiner Theilnahme den 50. Todestag des Dichters auf dem Schlachtfelde von Segesvár feierte.

— Der Direktor des königlichen meteorologischen Instituts zu Berlin, Professor von Bezold, schreibt in seinem Jahresbericht über den **Einfluss der elektrischen Bahnen auf die magnetischen Beobachtungen** folgendes: „Man bediente sich bei den über diesen Einfluss angestellten eingehenden Untersuchungen eigener zu dem Zwecke gebauter Registrirapparate. Mit Hilfe dieser Apparate wurden Kurven der Störungen aufgenommen, die als aktenmässige Belege dienen können. Dabei wurde nachgewiesen, dass selbst die kleine Spandauer Strassenbahn Störungen hervorbrachte, die noch in 3 km Entfernung recht beträchtlich, in 8 km noch merkbar waren. Mit Rücksicht auf das Observatorium des Instituts bei Potsdam wurde deshalb gegen die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Wannseebahn, bei der jedenfalls viel stärkere Ströme zur Benutzung kommen müssten, über Zehlendorf hinaus Verwahrung eingelegt. Ob die bisher aufgestellte Forderung eines Schutzkreises von 15 km eine Verminderung erfahren kann, hängt von dem Ergebnisse weiterer Versuche ab, die nach der Einführung des elektrischen Betriebes zwischen Berlin und Zehlendorf angestellt werden sollen."

So dankenswerth diese Untersuchungen sind, so dürfen wir doch wohl hoffen, dass Mittel und Wege gefunden werden, um die Forderungen der wissenschaftlichen Forschung und die Bedürfnisse des Verkehres mit einander in Einklang zu bringen.

— **Luxuszüge.** Welch grosse Entfernungen seit einigen Jahren von den Luxuszügen durchlaufen werden, in denen den Reisenden alle nur denkbaren Bequemlichkeiten geboten werden, in denen sie Tage und Nächte lang, meist ohne umzusteigen, reisen, schlafen, speisen usw. können, darüber gibt nachstehende Aufstellung interessanten Aufschluss. Der Nord-Expresszug, der zweimal in der Woche verkehrt, durchläuft 2 575 km in 43 Stunden, von St. Petersburg bis London (2 811 km) braucht der Reisende bei Benutzung des Expresszuges 50 Stunden. Der Ostende-Wien-Constantza-Expresszug, der wöchentlich einmal bis Constantza und täglich bis Wien verkehrt, durchläuft bis Constantza 1 404 km; die Fahrt bis Konstantinopel wird ab London über Köln-Passau in 74 Stunden ausgeführt; von London bis Triest über Passau-Wien (1 937 km) fährt der Expresszug etwa 56 Stunden. Der Orient-Expresszug fährt von Paris bis Konstantinopel (1 752 km) in 65 Stunden. Der Peninsular-Express, der wöchentlich einmal in beiden Richtungen zwischen London und Brindisi über Calais verkehrt, durchmisst die Entfernung von 2 351 km in 73 Stunden; der Süd-Express, der den direkten Verkehr zwischen Paris und Gibraltar bezw. Madrid und Lissabon vermittelt und bis Madrid 1 452 km, bis Lissabon 1 897 km, bis Gibraltar 1 897 km durchläuft, fährt bis Madrid in 26 und bis Lissabon in 36 Stunden; der Nord-Süd-Express braucht von Berlin bis Verona nicht ganz 20 Stunden, wenn er einmal, was in Aussicht steht, bis Neapel durchgeführt wird, durchläuft er 2 155 km, zur Zeit fährt er von Berlin bis Verona 1 108 km; der Calais-Rom-Express, der wöchentlich zweimal gefahren wird und nur im Winter verkehrt, durchmisst 1 750 km, der Mediterranée-Express (Calais-San Remo, ebenfalls nur Winterzug) 1 436 km, der St. Petersburg-Wien-Cannes-Express, der im Winter einmal wöchentlich gefahren wird, hat 3 091 km zu durchmessen, der Engadin-Express (Calais-Thusis) 1 038 km in 32 Stunden, der Wien-Karlsbad-Express 508 km in 8 Stunden.

— **Der erste elektrische Omnibus in Berlin** wird am 3. September d. J. von der Allgemeinen Omnibusgesellschaft dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. An dem genannten Tage wird nämlich die bis zum 28. September dauernde Motorwagenausstellung im Exerzirhause an der Karlstrasse eröffnet werden. Zwischen dieser Ausstellung und dem Anhalter Bahnhof will dann die Allgemeine Omnibusgesellschaft eine Verbindung durch einen elektrischen Omnibus herstellen. Ausserdem wird nach derselben Ausstellung hin auch die Firma Siemens & Halske einen elektrischen Omnibus von Treptow aus fahren lassen.

— Der erste **Postakkumulatorenwagen**, der, wie wir bereits früher mittheilten, ausschliesslich den Päckereiverkehr zwischen den Berliner Bahnhöfen vermitteln soll, ist kürzlich in Betrieb gesetzt worden. Das Gefährt ist ein grosser Kastenwagen, ähnlich so gebaut wie die gewöhnlichen Postfuhrwerke und besitzt 42 Akkumulatoren. Der Wagen kann in der Stunde 40 km zurücklegen und ermöglicht bei einmaliger Speisung eine Fahrtdauer von acht Stunden. Der Wagen wird mittelst eines Rades, einem Schiffssteuer ähnlich, gelenkt. Das Warnungssignal gibt eine Glocke, die unter dem Wagen angebracht ist und von dem Postillon mit dem Fusse in Bewegung gesetzt wird. Während der Dauer der ersten acht Tage wird der neue Postwagen nur leer fahren und einen beladenen Wagen begleiten, dann wird das Gefährt drei Monate hindurch den Päckereiverkehr nach den Bahnhöfen vermitteln und von einem leeren Postwagen begleitet werden. Wenn innerhalb dieser Frist Betriebsstörungen in dem Päckereiverkehr nicht eintreten, dürften jedenfalls eine grössere Anzahl Postwagen mit elektrischen Betriebseinrichtungen ausgestattet werden.

## Rechtsprechung.

Der III. Civilsenat des Reichsgerichts hat in einer am 9. Mai d. J. ergangenen Entscheidung*) ausgesprochen, dass die Nr. 3 der Befreiungen zu Nr. 32 des Tarifs zum preussischen Stempelsteuergesetze vom 31. Juli 1895 auf Verträge über Eisenbahnschwellenlieferungen keine Anwendung findet. Wir lassen das Urtheil, dessen Inhalt von allgemeinem Interesse sein dürfte, auszugsweise hier folgen:

Die Vorinstanzen haben die in Frage stehenden Verträge über Eisenbahnschwellenlieferungen an die königliche Eisenbahndirektion in Hannover in Gemässheit der Befreiung Nr. 3 zu Nr. 32 des Tarifs zum preussischen Stempelsteuergesetze vom 31. Juli 1895 für stempelsteuerfrei erachtet und daher der auf Rückzahlung des gezahlten Stempels gerichteten Klage stattgegeben, weil es sich um Kauf- und Lieferungsverträge über Mengen von Sachen oder Waaren handle, welche zum unmittelbaren Verbrauch in einem Gewerbe dienen sollen. Sie führen im wesentlichen übereinstimmend aus, dass nach dem Sprachgebrauche des Lebens auch bei solchen Gegenständen, welche durch ihre Verwendung im Gewerbe ihre bisherige wirthschaftliche Bedeutung und Selbständigkeit verlören, von einem „Verbrauche im Gewerbe" gesprochen werden und eine Beschränkung auf die eigentliche res quae usu consumuntur, um so weniger angenommen werden könne, als das Gesetz den technischen Ausdruck „verbrauchbare Sachen" vermeide, ferner aber auch die Entstehungsgeschichte des Gesetzes gar keine Anhaltspunkte dafür biete, dass mit dem Worte „zum unmittelbaren Verbrauche in einem Gewerbe" eine Neuerung gegenüber dem früheren Ausdrucke „zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien", worunter unzweifelhaft auch nicht verbrauchbare Sachen im technischen Sinne, und insbesondere Eisenbahnschwellen, zu verstehen gewesen seien, beabsichtigt worden sei. Diese Rechtsauffassung kann nicht gebilligt werden. Die deutsche Sprache scheidet die Ausdrücke „Gebrauch" und „Verbrauch" in dem Sinne, dass unter dem letzteren Ausdruck ein Gebrauch, der mit der Zerstörung des Wesens der benutzten Sache verbunden ist, verstanden wird, und es wird sich nicht leugnen lassen, dass in Anwendung dieser richtigen Sprachweise Eisenbahnschwellen zum Gebrauch und nicht zum Verbrauch dienen sollen. Dies verkennen auch die Vorinstanzen wohl nicht; sie sagen, dass nach dem Sprachgebrauch des Lebens der Ausdruck „Verbrauchen" auch wohl im weiteren ungenauen Sinne gebraucht werde. Nun ist an sich schon davon auszugehen, dass im Gesetze der sprachlich korrekte Ausdruck gebraucht wird. Jedenfalls aber wird man eine von dem scharfen Wortsinne abweichende Auslegung nur dann zulassen dürfen, wenn anderweite Gründe zu deren Rechtfertigung vorliegen. Diese finden die Vorinstan-

*) Veröffentlicht in der „Juristischen Wochenschrift" Nr. 47 und 48.

zen darin, dass die Entstehungsgeschichte des geltenden preussischen Stempelgesetzes nicht den geringsten Anhalt gewähre, dass mit dem neuen Ausdruck eine Neuerung gegenüber dem früheren Ausdruck des Reichsgesetzes vom 1. Juli 1881 „zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien“ habe eingeführt werden sollen, jener frühere Ausdruck aber unzweifelhaft auch nicht verbrauchbare Sachen, insbesondere Eisenbahnschwellen umfasst habe. Aber auch dies kann für zutreffend nicht erachtet werden. Allerdings schliesst sich die in Frage stehende Befreiung des preussischen Stempelgesetzes, wie auch die Motive desselben ausdrücklich hervorheben, an die Bestimmungen der §§ 9c, 11 des Reichsstempelgesetzes vom 1. Juli 1881 an, durch welches die hier fraglichen Geschäfte des Handelsverkehres, nämlich die Verträge über Sachen und Waaren, welche zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien oder zur Wiederveräusserung bestimmt sind, dem Landesstempel entzogen und dem geringfügigen, später (nach dem Gesetz vom 29. Mai 1885) fortgefallenen Reichsstempel unterworfen sind. Aber in den Motiven dieses Reichsgesetzes ist sogar ausdrücklich hervorgehoben, dass Verträge der Eisenbahnverwaltungen über Lieferung von Schienen und Schwellen usw. nicht unter diese dem Reichsstempel überwiesenen Geschäfte des Handelsverkehres fielen (vergl. Reichstagsverhandlungen Session 1881, Drucksachen Nr. 59 S. 33) und im Anschluss hieran ist dann nicht nur von den Verwaltungsbehörden, sondern auch vom Reichsgericht in einer Reihe von Entscheidungen ausgesprochen, dass der Ausdruck „zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien“ eng zu interpretiren sei, und dass insbesondere auch Eisenbahnschienen und Schwellen, wie entsprechend auch Grubenhölzer für Bergwerke, nicht darunter zu bringen seien. In der ersten Hälfte des Jahres 1889 sind dann allerdings eine Reihe von Entscheidungen des Reichsgerichts im entgegengesetzten Sinne ergangen und hat darauf der Finanzminister in dem Reskript an die Provinzialsteuerdirektoren vom 15. Juli 1889 diese angewiesen, sich dieser neuen Rechtsprechung des Reichsgerichts zu fügen, dabei aber betont, dass diese von der bisherigen, auch von früheren Entscheidungen der höchsten Gerichtshöfe gebilligten Auffassung, wonach „zu den gewerblichen Betriebsmaterialien im Sinne der angeführten Gesetzesvorschrift (d. i. Getetz vom 1. Juli 1881) nur verbrauchbare Gegenstände (z. B. die in den Motiven genannten Kohlen und Farbstoffe) zu rechnen“ seien, abweiche, und was Eisenbahnschienen und Schwellen betreffe, mit der ausdrücklichen Bemerkung in den Motiven des Gesetzes vom 1. Juli 1881 in Widerspruch stehe. Danach bestand eben über die Bedeutung des Ausdruckes „Betriebsmaterialien“ Meinungsverschiedenheit, die auch, da eine Plenarentscheidung des Reichsgerichts nicht ergangen ist, noch keineswegs zum definitiven Austrag gekommen war, wie denn auch neuerdings in einem Urtheil des Reichsgerichts vom 4. März 1897 wieder auf eine der im ersten Sinne ergangenen Entscheidungen als maassgebend Bezug genommen ist. Bei solcher Sachlage kann man, wenn nunmehr die Regierung den Entwurf eines neuen Stempelgesetzes vorlegte, in dem die früheren Worte „zum Gebrauch als gewerbliche Betriebsmaterialien bestimmt“ durch die Worte „zum unmittelbaren Verbrauch in einem Gewerbe dienen sollen“ ersetzt sind, dies nur dahin verstehen, dass dadurch der über die Bedeutung der früheren Worte bestehende Streit abgeschnitten und im Sinne der von der Finanzverwaltung vertretenen Auffassung hat erledigt werden sollen. Wenn nun die Instanzgerichte darauf Gewicht legen, dass nirgends bei der Berathung und insbesondere nicht in den Motiven des Gesetzes vom 31. Juli 1895 zu erkennen gegeben sei, dass damit eine Neuerung beabsichtigt sei und die jetzt erhobene Revision noch insbesondere darauf hinweist, dass der Kommissionsbericht des Abgeordnetenhauses in den bezüglichen Ausführungen damit schliesse, dass „damit der jetzige Rechtszustand hinsichtlich der Versteuerung der Kauf- und Lieferungsgeschäfte vollkommen aufrecht erhalten sei“, so ist — wenigstens vom Standpunkt der Regierung aus — damit auch in der That keine Neuerung beabsichtigt, sondern hat nur klargestellt werden sollen, was bereits die Worte des früheren Gesetzes besagen wollten. Allerdings mag auffallend sein, dass auch über diese Absicht nichts gesagt ist; aber einmal ist der Wortunterschied so handgreiflich, dass er nicht wohl übersehen werden kann, und sodann war auch bereits früher bei Berathung des preussischen Gesetzes vom 6. Juni 1884, betreffend die Stempelsteuer für Kauf- und Lieferungsverträge im kaufmännischen Verkehr, in Anregung gebracht, bei der späteren Neuregulirung des Stempelwesens die in der hier fraglichen Beziehung bestehenden Zweifel über die Grenzen des (damals noch bestehenden) Reichsstempels und Landesstempels klarzustellen. Jedenfalls aber kann dieser Umstand allein die gegentheilige Auffassung nicht rechtfertigen. Endlich ist noch zu bemerken, dass, wenn man den Ausdruck „Verbrauch“ in dem von den Vorinstanzen angenommenen Sinne, dass die Gegenstände durch ihre Verwendung im Gewerbe ihre bisherige wirthschaftliche Bedeutung und Selbständigkeit verlören, verstehen wollte, dann dieser Verbrauch, der alsdann mit der Einfügung in den Bahndamm vollendet sein würde, doch kein Verbrauch in dem Gewerbe der Eisenbahn, das nicht in dem Bau und der Unterhaltung der Bahn, sondern in der Personen- und Güterbeförderung besteht, sein würde. Die gezahlten Stempelbeträge sind daher mit Recht erfordert.

---

## Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Herausgegeben von Dr. jur. G. Eger, Regierungsrath. XV. Band, 4. Heft. Breslau. J. U. Kern's Verlag. 1899.

Das neue Heft beginnt mit einer beachtenswerthen Entscheidung des Oberlandesgerichts in Wien vom 12. Oktober 1897. Wenn auch das Aussteigen während des Anhaltens auf freier Strecke verboten ist und bei Unfällen, welche durch die Zuwiderhandlung gegen dieses Verbot verursacht sind, die Bahn die Haftung ablehnen kann, so muss dabei doch stets vorausgesetzt werden, dass der Reisende sich der Ueberschreitung des Verbotes bewusst werden konnte. Ist es ihm aber infolge des Zufrierens der Fenster und der herrschenden Finsterniss unmöglich, zu erkennen, dass nicht in einem Bahnhof, sondern auf freier Strecke gehalten wird und haben die Bahnbeamten nicht durch angemessene Warnungsrufe auf diese Sachlage aufmerksam gemacht, so verbleibt der Bahn die Haftpflicht für die durch das unrechtmässige Aussteigen hervorgerufenen Nachtheile. Während ein Verschulden des Reisenden hier ausgeschlossen ist, erscheint ein solches der Bahn durch Unterlassung der erforderlichen Schutzmaassregeln erwiesen. Diese Ausführungen gelten in gleicher Weise für das deutsche Recht.

Von den übrigen 57 Entscheidungen, welche den verschiedensten, das Eisenbahnwesen betreffenden Rechtsgebieten angehören, seien noch erwähnt:

1. Entscheidung des preussischen Oberverwaltungsgerichts vom 19. September 1898:

Sobald der Eigenthümer einer öffentlichen Strasse diese dem öffentlichen Verkehr überlassen hat, treffen die durch diesen Verkehr nothwendig gewordenen Einrichtungen (Beleuchtung, Reinigung) denjenigen, der für die Erhaltung dieses Verkehres zu sorgen hat, die betreffende Verkehrsanstalt bei Bahnhofsvorplätzen, Anlegestellen usw. bezw. die Stadtverwaltung.

2. Entscheidung des Reichsgerichts vom 13. Oktober 1898:

Bei der Zerstörung von Isolatoren durch Steinwürfe hatte die erste Instanz freigesprochen, weil die Behauptung des Thäters, er habe nur die auf diesen sitzenden Vögel treffen wollen, nicht widerlegt sei. Diese Auffassung hat das Reichsgericht als irrig bezeichnet, denn vorsätzlich handle nicht nur derjenige, dessen Willen auf die Zerstörung der Isolatoren gerichtet sei, sondern auch derjenige, für den dieser Erfolg zwar ausserhalb seines Zweckes liege, der aber diesen Erfolg als möglich voraussah und trotz dieser möglichen Folgen wollte.

3. Entscheidung des preussischen Oberverwaltungsgerichts vom 1. Oktober 1898:

Der Funkenflug als solcher beweist noch kein Verschulden des Lokomotivführers, das ihn straf- oder auch nur civilrechtlich haftbar machen könnte.

Als Schlussheft enthält das vorliegende das alphabetische Sachregister, das Quellenregister und das Inhaltsverzeichniss, den Abhandlungen bleibt daher nur ein kleinerer Raum als gewöhnlich. Dessen grössten Theil füllt die Fortsetzung der umfangreichen Erörterung des Finanzraths Dr. Oesterlen in Stuttgart über die Haftpflicht der Eisenbahnen bei Ueberfahren von Fuhrwerken und Beschädigungen durch Funkenflug nach württembergischem Landesrecht und nach dem neuen bürgerlichen Reichsrechte. Die Darstellung des ersteren, welche in diesem Hefte beendet ist, kann hier wegen ihrer nur noch kurzen Gültigkeitsdauer übergangen werden. Mangels Vorliegens eines Vertragsverhältnisses kommen die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches §§ 823 ff. über die unerlaubten

Handlungen und die Ersatzpflicht bei diesen zur Anwendung. Sondervorschriften über Eisenbahnen gibt es allerdings hier nicht, ihr Erlass ist durch Art. 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch der Landesgesetzgebung überlassen, ein Recht, das zwar den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes in Kraft erhält, von dem aber weder das württembergische noch u. a. das Ausführungsgesetz Elsass-Lothringens Gebrauch gemacht hat. Die weiteren Rechtsausführungen wird erst die folgende Nummer bringen.

Die Neugestaltung der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung durch die Verwaltungsordnung vom 16. Oktober 1898 hat eine systematische Darstellung der Einrichtungen durch Finanzassessor Dr. Bach in Dresden veranlasst, deren Anfang S. 370 ff. aufgenommen ist.

Mit dem Abschnitte über den Gepäckverkehr gelangt die Studie des Amtsrichters Coermann in Mülhausen, betreffend ein internationales Uebereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr, zum Abschluss.

Die Litteratur- und Gesetzgebungsübersicht ist sehr reichhaltig.

— **Gesammtinhaltsverzeichniss zum Archiv für Eisenbahnwesen.** Zu den im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" ist vor kurzem in einem besonderen Heft ein sehr sorgfältig von Geheimen Rechnungsrath Thamer bearbeitetes Gesammtinhaltsverzeichniss der Jahrgänge I—XXI (1878—1898) erschienen. Ein Blick in den reichen Inhalt lehrt, welche Bedeutung das Archiv in den 20 Jahren seines Bestehens für die Eisenbahnwissenschaft gewonnen hat. Die Begründung der Zeitschrift ist ein Verdienst des Ministers v. Achenbach. Ursprünglich erschien das Archiv als Beiheft des damals gleichzeitig begründeten Eisenbahn-Verordnungsblattes. Die Leitung lag zuerst in den Händen M. M. v. Weber's und ging Anfang der 80 er Jahre auf den jetzigen Leiter, Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Dr. v. d. Leyen über, der selbst für das Archiv eine Anzahl hervorragender Beiträge geliefert hat.

Die Anordnung des Inhaltsverzeichnisses ist in ihrer Uebersichtlichkeit wirklich musterhaft. Für die Abhandlungen und kleineren Mittheilungen ist ein alphabetisches Sachverzeichniss und ihm folgend ein solches der Verfasser aufgestellt. Wir finden da, dass alle die weiten Gebiete des Eisenbahnwesens, die streng technischen etwa ausgenommen, berücksichtigt sind, dass den Eisenbahnen aller Welttheile unermüdliche Aufmerksamkeit gewidmet ist. Wir möchten an dieser Stelle erwähnen, dass das Archiv durch die seit 1885 alljährlich erscheinende Zusammenstellung der wichtigsten Angaben über die Eisenbahnen der Erde sich ein weit über Deutschlands Grenzen hinaus anerkanntes Verdienst erworben hat. Diese Zusammenstellung geht in alle Zeitungen der Welt über, sie ist bei der fortwährend steigenden Bedeutung, die in den letzten Jahrzehnten der Eisenbahnbau auch ausserhalb Europas und Amerikas gewonnen hat, für die zahlreichen Vergleiche über die Eisenbahnthätigkeit und ihre Erfolge in den verschiedenen Ländern ein geradezu unentbehrliches Hilfsmittel geworden.

Ganz besonders werthvolle Beiträge hat das Archiv zu unserer Kenntniss des ausländischen Eisenbahnwesens geliefert. Wir erinnern nur an Cohn's „Englische Eisenbahnpolitik der letzten 10 Jahre" (1882—1883), an v. d. Leyen's Arbeiten über die nordamerikanischen Eisenbahnen, Ulrich's Aufsätze über das französische Tarifwesen, Schwering's Mittheilungen über griechische, Claus' über russische, italienische, asiatische u. a. Bahnen. Kemmann schilderte u. a. die südamerikanischen, Mertens behandelte mehrfach die russischen Eisenbahnverhältnisse.

Die Verkehrswissenschaft wird in den erwähnten und zahlreichen anderen Aufsätzen behandelt, unter denen Launhardt's „Theorie der Frachtbildung der Eisenbahnen" und Todt's Untersuchungen über den Personenverkehr der preussischen Staatsbahnen und den Güterverkehr der deutschen Wasserstrassen (1886—1887) besonders hervorgehoben sein mögen.

Verschiedene Fragen des Eisenbahnbetriebes sind von Blum, Jungbecker, Jungnickel, Kecker, von Borries Wichert u. a. mehrfach behandelt. Ueber die Verstaatlichung und die damit zusammenhängenden Organisationsfragen schrieb Micke. Zur Geschichte der preussischen Eisenbahnen haben v. d. Leyen und Oberst Fleck eine Anzahl werthvoller Beiträge geliefert.

Ueberaus eingehend und zahlreich sind die statistischen Mittheilungen, welche die wichtigsten Angaben aus dem gesammten Eisenbahngebiet umfassen.

Auch der juristischen Seite des Eisenbahnwesens und den Fragen der sozialen Fürsorge sind eine Anzahl trefflicher Arbeiten von Eger, Gleim, Hoff u. a. gewidmet.

Im II. Theil bietet das Inhaltsverzeichniss zum Nachschlagen besonders werthvolle Verzeichnisse der Entscheidungen und Rechtsgrundsätze der höheren Gerichts- und Verwaltungsbehörden, das eine sachlich, das andere nach der Zeitfolge geordnet.

Der III. Theil bringt die Angelegenheiten der Gesetzgebung gleichfalls in getrennten Verzeichnissen nach Sachen und nach Ländern.

Zum Schluss folgt eine Bücherschau der im Archiv besprochenen Bücher und eine Uebersicht der Zeitschriften, deren das Eisenbahnwesen betreffende Aufsätze seit 1880 in jedem Heft des Archivs kurz aufgeführt werden.

Das Gesammtinhaltsverzeichniss ist ein schönes Zeugniss für die Tüchtigkeit der Leitung, unter der sich das Archiv eine hervorragende Stelle in der Litteratur der Eisenbahnwelt erworben hat.

— Zu den werthvollsten deutschen volkswirthschaftlichen Kompendien gehört das grosse fünfbändige Werk von Wilhelm Roscher **„System der Volkswirthschaft"** mit dem eigenthümlichen Nebentitel „Hand- und Lesebuch für Geschäftsmänner und Studirende". Dieser Nebentitel ist insofern nicht recht angebracht, als das grosse Werk des Altmeisters der deutschen Volkswirthschaftslehre keineswegs allein für Geschäftsmänner und Studirende von Interesse ist, sondern wegen seines reichen Materials eine Fundgrube bildet für jeden, der sich mit volkswirthschaftlichen Fragen beschäftigt, insbesondere auch für Verwaltungsbeamte, vor allem also auch für die der praktischen Volkswirthschaft so nahe stehenden Eisenbahnbeamten. Unter den fünf Bänden des Werkes ist der dritte Band „Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleisses" der umfangreichste. Professor Dr. Wilhelm Stieda, der Nachfolger Roscher's an der Leipziger Universität, hat diesen Band kürzlich in einer neuen Auflage herausgegeben (Stuttgart 1899 bei J. G. Cotta, 1120 Seiten, Preis 16 ℳ). In ihrer Anordnung unterscheidet sich die neue Auflage von den älteren nicht, wohl aber hat Stieda eine grosse Reihe werthvoller Ergänzungen und Zusätze eingeschaltet und das Werk auf die Höhe der Zeit gebracht.

Ein Rückblick auf die wirthschaftliche Entwickelung des Städtewesens mit besonderer Berücksichtigung der Grossstädte leitet den Band ein. In der ersten Abtheilung erörtert Roscher auf Grund seiner seltenen geschichtlichen und volkswirthschaftlichen Kenntnisse die verschiedenen Hauptzweige des Handels, die ältere Handelsverfassung (Karawanenhandel, Märkte und Messen), die modernen Handelsgesellschaften, den internationalen Handel, das Münz-, Wechsel- und Bankwesen. Drei Kapitel dieser Abtheilung sind den Verkehrsmitteln gewidmet. In der zweiten Abtheilung behandelt Roscher den Gewerbefleiss im engeren Sinne, insbesondere auch den Standort der einzelnen Gewerbszweige, die Industrie, das Maschinenwesen, die Entwickelung der inneren Handelsverhältnisse, die genossenschaftlichen Neubildungen auf Grund der Gewerbefreiheit, die staatliche Förderung der Industrie, die Absatzkrisen und im Anhange den Bergbau.

Was Roscher über die Theorie und Geschichte, wie über die Politik der Transportmittel im allgemeinen und über die Geschichte und Politik wichtiger einzelner Transportmittel ausführt, ist vielfach bekannt. Immerhin wird auch der Fachmann diese Abschnitte mit Aufmerksamkeit durchgehen, so u. a. Roscher's Darlegungen über den Intensitätsgrad der Transportmittel, als Kennzeichen der volkswirthschaftlichen Kulturstufe. Nirgends zeigt sich die Ueberlegenheit der Gegenwart über frühere Zeitalter so grell, als auf dem Gebiete der Transportmittel. Indessen weist doch Roscher darauf hin, dass auch im Alterthum auf den höchsten Stufen seiner Entwickelung, wie in Athen zu Perikles Zeit, in der griechischen Welt seit Alexander dem Grossen und später unter den Cäsaren und Antoninen, eine Vollkommenheit der Transportmittel bestand, die gegen die vorhergehende Zeit ähnlich absticht, wie unsere Zeit gegen das 18. Jahrhundert. So wurde im Jahre 317 v. Chr. ein Befehl des Eumenes durch die persischen Relais in einem Tage fast 50 geographische Meilen weit befördert. Cäsar konnte mit einem relaismässigen Miethfuhrwesen täglich 100 Millien zurücklegen.

Nach einer Darlegung der centralisirenden Tendenzen der Eisenbahnen und ihrer Bedeutung im Frieden wie im Kriege widmet Roscher ein besonderes Kapitel der Politik der Transportmittel und behandelt darin die Frage, ob Staats- oder Privat-

unternehmung? unter Hinweis auf französische und englische Verhältnisse. Daran schliesst sich eine ziemlich eingehende Darstellung der Eisenbahnpersonen- und Gütertarife und ihrer Entwickelung in Deutschland.

Roscher's Werk ist deshalb besonders anziehend, weil es die wissenschaftlichen Ergebnisse in kurzen Paragraphen zusammenfasst und sie reich illustrirt durch Hunderte von Anmerkungen statistischen und anderen Inhalts aus der Praxis des Lebens. Ein gutes Sachregister macht überdies das Werk zu einem Nachschlagebuch und man wird es noch immer bei strittigen Fragen gerne und mit Erfolg zur Hand nehmen, obwohl es seit seinem ersten Erscheinen in umfangreicheren meist lexikographisch angelegten Werken eine empfindliche Konkurrenz erhalten hat. Ein Vorzug von Roscher's „System der Volkswirthschaft" beruht in den geschichtlichen Rückblicken, in denen der Altmeister der Volkswirthschaftslehre deshalb so gross war, weil er eine fast beispiellose Kenntniss der geschichtlichen Entwickelung besass und dabei eine Universalität, wie man sie sich heutzutage inmitten der steigenden Bedeutung der Volkswirthschaft in Wissenschaft und Praxis kaum noch zu eigen machen kann

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Abrechnung einer Strecke von den Vereinsbahnstrecken.**

Die 2,8 km lange Staatsbahnstrecke Coblenz Rh.-Ehrenbreitstein der königlichen Eisenbahndirektion Köln, auf welcher am 7. August d. J. der Betrieb endgültig eingestellt worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken der genannten Verwaltung abgerechnet worden.

**Eröffnung von Stationen.**

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Am 20. August d. J. ist der an der Bahnstrecke Diedenhofen-Fentsch zwischen den Stationen Hayingen und Fentsch neu eingerichtete Haltepunkt Kneuttingen für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet worden. Kneuttingen ist 2,655 km von der Station Hayingen und 5,276 km von der Station Fentsch gelegen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Zeitz-Altenburger Bahnlinie zwischen den Bahnhöfen Rositz und Altenburg, bei Station 223 + 76 Z. A. errichtete neue Haltepunkt Zschernitzsch wird am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die zwischen den Stationen Melnik und Liboch der Strecke Wien-Tetschen gelegene Haltestelle Mlasitz ist am 21. August d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

**Verlegung einer Station.**

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der Haltepunkt Obermolbitz an der Zeitz-Altenburger Bahnlinie wird am 1. Oktober d. J. von Station 215 + 25 nach Station 210 + 82 verlegt werden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3196 vom 16. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung und Ergänzung derjenigen Bestimmungen in den technischen Vereinbarungen, welche sich auf die für Lokomotiven verschiedener Bauart zulässige Fahrgeschwindigkeit beziehen (abgesandt am 22. August d. J.).

Nr. 3244 vom 19. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend die Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Bregenz (abgesandt am 22. August d. J.).

Nr. 3253 vom 19. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Verzeichnisse der Fahrscheine (abgesandt am 22. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Südharz-Eisenbahn.**

Am 24. August wird die Strecke Braunlage-Tanne für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Berlin, den 21. August 1899. (2253)

Centralverwaltung für Sekundärbahnen. Herrmann Bachstein.

## 2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf der ungarisch-nordwestlichen Lokalbahn wurde zufolge eingetretenen Hochwassers der Eisenbahnverkehr zwischen den Stationen Galgócz und Lipótvár am 12. Juni l. J. eingestellt und am 7. August a. c. wieder eröffnet.

Budapest, am 16. August 1899. (2254)

Die Direktion der kgl. ung. Staatsbahnen.

## 3. Nachruf.

Am 21. August 1899 verstarb zu Neuenahr, wo er Heilung von schwerem Leiden suchte, der königliche Ober-Regierungsrath

**Herr Hermann Schultz,**

Ritter des rothen Adlerordens III. Klasse mit der Schleife,

im 56. Jahre seines Lebens.

Seit dem 1. April 1896 der Eisenbahndirektion Hannover als Mitglied angehörig und mit der Leitung des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes betraut, hat er gestützt auf reiches Wissen und grosse praktische Erfahrung sein schwieriges Amt in nie ermüdendem Pflichteifer mit Umsicht und Thatkraft erfolgreich verwaltet.

Strenger Gerechtigkeitssinn, anspruchslose Schlichtheit und Gradheit des Wesens machten ihn Kollegen wie Untergebenen in gleichem Maasse theuer, und gewinnende Herzensfreundlichkeit erschloss sich allen denen, welchen es vergönnt war, mit dem Heimgegangenen in nähere Beziehungen zu treten.

Das Andenken an ihn wird bei uns dauernd lebendig bleiben.

Hannover, den 22. August 1899. (2255)

**Der Präsident,**
**die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.**

## 4. Güterverkehr.

**Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Thierverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im Verkehre zwischen der bayerischer Station Arnstein einerseits und den elsass-lothringischen Stationen Amanweiler Grenze, Metz, Novéant Grenze und Remilly andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen zur Einführung. Ueber die näheren Bedingungen und Höhe der Frachtsätze ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, den 22. August 1899. (2256)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 1. September d. J. treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Alt=Carbe und Kleeberg des Direktionsbezirks Bromberg und Bernau und Birkenwerder des Direktionsbezirks Berlin und den Stationen der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 19. August 1899. (2257)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

(Theil II Heft 10 des Verbandsgütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. September 1899 werden die Stationen Aalen, Cannstatt, Esslingen, Göppingen und Schorndorf der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen im Verkehr mit der Station Brody der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 70, Abt. b für Obst, frisches, unverpackt, einbezogen:

| Von | Nach: Aalen | Cannstatt | Esslingen | Göppingen | Schorndorf |
|---|---|---|---|---|---|
| | Frachtsätze in Mark für 100 kg | | | | |
| Brody | 5,75 | 6,13 | 6,07 | 5,90 | 6,02 |

München, den 24. August 1899. (2258)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).**

Am 1. Oktober d. J. fallen die im Heft 1e vom Theile II des französisch-deutschen Gütertarifs (über Belgien) enthaltenen Frachtsätze für die Station Heidelberg Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn fort. Der Verkehr wird zu den gleichen Frachtsätzen allein durch die Station Heidelberg der badischen Staatseisenbahnen bedient.

Köln, den 24. August 1899. (2259)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr, Thorner Transitverkehr, deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1, deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Am 1. September n. St. 1899 werden die Stationen Jünkerath=Stadtkyll des Eisenbahndirektionsbezirks Köln und Erstein der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in die Tarife für oben bezeichnete Verkehre aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Verwaltungen zu erfahren.

Bromberg, den 18. August 1899. (2260)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).**

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. wird die Station Gräfenthal der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt mit einer Entfernung von 493 km und den Frachtsätzen der Gruppe Probstzella in den Verband einbezogen.

Altona, den 21. August 1899. (2261)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen etc.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Verladestelle Zólyom=vasgyár der ungarischen Staatseisenbahnen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Für Sendungen nach Zólyom=vasgyár kommen die in diesem Tarif für die Station Zólyom vorgesehenen Frachtsätze zur Berechnung.

Breslau, den 19. August 1899. (2262)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Greppin als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb des ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarifs einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 18. August 1899. (2263)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 1. September 1899 wird der Artikel Thee in die Klasse 5 (Kaffee usw.) des norddeutsch-hessisch-südwestdeutschen und in die Klasse I a (Kaffee usw.) des norddeutsch-bayerischen Seehafentarifs aufgenommen.

Hannover, den 23. August 1899. (2264)
Königliche Eisenbahndirektion,

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Die durch Nachtrag 10 zum Gruppentarif II infolge Eröffnung der Linie Bolkenhain-Merzdorf zum 1. August d. J. eingeführten Entfernungsabkürzungen für Zillerthal-Erdmannsdorf sind mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. ab auch den Frachtberechnungen im Verkehre mit der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel zu Grunde zu legen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 21. August 1899. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. kommt ein neues Heft 7 des englisch-südwestdeutschen Gütertarifs für den Verkehr zwischen London und württembergischen Stationen unter Aufhebung des gleichartigen Tarifs vom 1. Februar 1889 (nebst Nachtrag I) zur Einführung. Neben nicht unbeträcht-

lichen Ermässigungen, namentlich in Bezug auf die Eil- und Stückgutsätze treten mit dem neuen Tarif auch geringfügige Erhöhungen (bis zu 5 Cts. für die Tonne) bei den Sätzen der Klasse B und des Ausnahmetarifs Nr. 1 im Verkehr mit den Stationen Aalen, Biberach, Cannstatt, Esslingen, Geislingen, Ludwigsburg und Ulm ein. Auch erhöht sich der Satz des Spezialtarifs I für Heilbronn a. N. um 2 Cts. für die Tonne. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau sowie dasjenige der württembergischen Staatsbahn.

Strassburg, den 17. August 1899. (2266)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.**

Die Stationen Hennersdorf bei Dobrilugk, Rückersdorf bei Dobrilugk und Schönborn bei Dobrilugk werden am 1. September d. J. als Tarifstationen aufgehoben. Die in obenbezeichnetem Tarife enthaltenen Frachtsätze nach fraglichen Stationen, sowie die auf Seite 7 Absatz 2 und 4 der „Besonderen Bestimmungen" im Haupttarife enthaltenen bezüglichen Bemerkungen sind am 1. Oktober d. J. zu streichen.

Kattowitz, den 19. August 1899. (2267)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden im direkten belgisch-badischen Güterverkehr die Artikel „Strohstoff und Strohzellstoff zur Ausfuhr" in die seit 15. Februar d. J. eingeführten Ausnahmetarife für Holzstoff und Holzzellstoff zur Ausfuhr (Ausnahmetarif Nr. 31 im Heft 6a und Ausnahmetarif Nr. 9 im Heft 6b) aufgenommen.

Karlsruhe, den 19. August 1899. (2268)
Generaldirektion.

Zu dem besonderen Eilguttarif für den Verkehr einiger diesseitiger Stationen mit London (South-Easternbahn) über Ostende-Dover (Basel ausgenommen) sowie Antwerpen und Ostende (auch für Basel) vom 1. September 1897 tritt am 1. September d. J. ein Nachtrag I in Geltung. Durch denselben werden (ausgenommen Luxemburg) die direkten Sätze durchweg ermässigt.

Die Abgabe erfolgt gratis.

Strassburg, den 12. August 1899. (2269)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Deutsch-Mlawaer Grenzverkehr, Thorner Transitverkehr, deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 1. September n. St. 1899 ab erhalten das Waarenverzeichniss und die Anwendungsbedingungen des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 14 des deutsch-Mlawaer Grenz- sowie Thorner Transitverkehrs und Ausnahmetarif 13 des deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehrs) infolge Aufnahme der Artikel Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz, Holzsägespäne, Torfstreu, Torfmull, Erze, Schlacken, Schlackenmehl, Schlackensand und Schlackenkies in diesen Tarif eine anderweite Fassung.

Näheres hierüber ist bei den betheiligten Verwaltungen oder Abfertigungsstellen zu erfahren.

Die Sternanmerkung unter 6f (Seite 22) des ersten Nachtrages zum deutsch-Alexandrowoer Tarifheft 1 erhält folgende abgeänderte Fassung: „*) Für Erden usw. (Ausnahmetarif 13 Ziffer 2 bis 7) ist vorstehenden Frachtsätzen noch 0,01 ℳ zuzuschlagen."

Von dem oben genannten Tage ab findet der Ausnahmetarif 13 des deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehrs auch in der Richtung von Alexandrowo nach Deutschland Anwendung.

Bromberg, den 18. August 1899. (2270)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oberschlesisch-Oesterreich-ungarischer Kohlenverkehr. Tarifheft II.**

Die zwischen den Stationen der kgl. ungar. Staatsbahnen Garam-Berzencze und Zólyom gelegene neueröffnete Verladestelle „Zólyom-vasgyár" wird ab 1. September l. J. in den oben bezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. Für die dorthin bestimmten Sendungen gelangen unter Aufrechthaltung der sonstigen Tarifbestimmungen die für die Station „Zólyom" gültigen Frachtsätze und Lieferfristen zur Anwendung.

Kattowitz, den 19. August 1899. (2271)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 1. September d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. April d. J. der Nachtrag II, welcher unter anderen Entfernungen für die Stationen Domsühl, Friedrichsruh i/Mecklb. und Ruthenbeck der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, die Staatsbahnstationen Hergershausen und Wengern und die Stationen Bensheim und Darmstadt Hptbhf. der Main-Neckar Eisenbahn, ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S nach Parchim und solche des Ausnahmetarifs 9 nach Süderbrarup, sowie abgeänderte Bestimmungen des Ausnahmetarifs 5 enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 22. August 1899. (2272)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**

Zum Ausnahmetarife vom 1. September 1898 tritt am 1. September d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend die am 25 Mai d. J. eingeführten Frachtsätze der Klasse 8 ab Station Emden, ferner Frachtsätze der Klassen 1—12, 14, 15 und 19 der Station Düsseldorf-Reisholz, der Klasse 10 der Station Buldern, der Klasse 12 der Station Eschweiler Thal und der Klasse 20 der Station Wirges, Aufhebung der Sätze der Station Köln-Deutz sowie Berichtigungen und Ergänzungen. Preis 0,20 ℳ.

Essen, den 22. August 1899. (2273)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren von süddeutschen Stationen nach den bayer.-österr. Grenzstationen Eger, Franzensbad etc. betr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad, Furth i/W., Kufstein, Passau, Salzburg und Simbach transit in Kraft, wodurch der gleichnamige Tarif vom 1. Dezember 1895 sammt Nachtrag I aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen unentgeltlich zu beziehen.

München, den 22. August 1899. (2274)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Preussisch-bayerischer Verkehr.**

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. April 1897.

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag IV zu obigem Tarif in Kraft. Derselbe enthält, ausser den seit dem Erscheinen des letzten Nachtrages besonders bekannt gegebenen Ergänzungen der Tariftabellen, Aenderungen des Kilometerzeigers und weitere Ergänzungen der Tariftabellen hinsichtlich der Abfertigung von einzelnen Stücken Grossvieh (ausschl. Pferden) im Verkehr zwischen Bamberg, Mellrichstadt, Münnerstadt und Schweinfurt, Centralbahnhof einerseits und Schleusingen andererseits.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. August 1899. (2275)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Württemberg.-schweizer. Güterverkehr.**

Auf 1. September d. J. kommen zur Einführung:

Nachtrag I zum 1. Heft vom 1. April 1899,
„ II „ 2. „ „ 1. Nov. 1892.

Die Nachträge enthalten unter anderem neue, ermässigte Frachtsätze für Cement und im Verkehr Nordostbahn-Württemberg neue Ausnahmetarife für Käse und Papier.

Stuttgart, den 21. August 1899. (2276)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**K. k. priv. böhm. Nordbahn.**

Maassnahmen anlässlich der diesjährigen Militärmanöver in der Umgebung von B.-Leipa.

Anlässlich der bei B.-Leipa stattfindenden Manöver und der hierdurch bedingten Truppentransporte, treten mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. August 1899 Zahl 35674 auf Grund der §§ 55, 63 und 69 des Eisenbahnbetriebsreglements, bezw. der Art. 5, 14 und 19 des Internationalen Uebereinkommens und des § 6 der Ausführungsbestimmungen hierzu, im Civilgüterverkehre die nachstehend bezeichneten Beschränkungen ein und zwar:

1. Vom einschliesslich 1. bis einschliesslich 5. September d. J. wird die Aufnahme, vom einschliesslich 3. bis einschliesslich 5. September auch die Beförderung von Frachtgütern mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern auf folgenden Strecken der k. k. priv. böhm. Nordbahn u. zw.:

a) von Kuttenthal exkl. bis Turnau inkl.,
b) von Bakov inkl. bis Tannenberg exkl. und bis Zwickau i. B. inkl.,
c) von B.-Leipa inkl. bis Bensen exkl.

eingestellt.

2. In den übrigen Stationen der gesellschaftlichen Linien können Frachtgüter nach den Stationen der vorbezeichneten Strecken und darüber hinaus nur nach Maassgabe des vorhandenen Lagerraumes unter den Bestimmungen des Betriebsreglements § 55 (2) übernommen werden.

3. Die Lieferfrist für unterwegs befindliche Frachtgüter (ausgenommen lebende Thiere und leicht verderbliche Güter), welche eine oder mehrere der obbezeichneten Strecken zu passiren haben oder nach Stationen derselben bestimmt sind, ruht für die Dauer der Verkehrsbeschränkung, d. i. vom einschl. 1. bis einschl. 5. September l. J.

Für Eilgüter, lebende Thiere und leicht verderbliche Güter wird die Lieferfrist unter den gleichen Bedingungen um 24 Stunden verlängert.

4. Für die Zeit vom einschliesslich 6. bis einschliesslich 8. September l. J. kommt für Frachtgüter mit Ausnahme lebender Thiere und leicht verderblicher Artikel rücksichtlich der im Punkte 1 bezeichneten Strecken ein Lieferfristzuschlag von 24 Stunden in Anrechnung, gleichviel ob die Sendungen über eine oder mehrere der vorbenannten Strecken befördert werden.

5. Für die in den Stationen B.-Leipa und Haida in der Zeit vom einschliesslich 1. bis einschliesslich 5. September zur Abgabe gelangenden Eil- und Frachtgüter wird die lagergeldfreie Frist auf 24 fortlaufende Stunden herabgesetzt.

Prag, am 17. August 1899. (2277)
Die Direktion.

---

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**
(Aufnahme der Station Krumau in die Klassenguttarife.)

Mit Gültigkeit vom 5. September 1899 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899 wird die Station Krumau der k. k. St. B. in die Klassenguttarife des ab 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarifes Theil II Heft 1 mit direkten Frachtsätzen für Güter der Wagenladungsklassen A 1 und B aufgenommen und gelangen für diese Station die in dem besagten Tarifhefte für die Station Budweis enthaltenen um 24 ₰ pro 100 kg zu erhöhenden Frachtsätze der Wagenladungsklassen A 1 und B zur Anwendung.

Wien, am 19. August 1899. (2278)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr.**
Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile etc.

Mit Gültigkeit vom 27. August 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheile, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlem Metalle, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I, Abtheilung B des österr.-ungarisch-russischen Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c tarifiren, bei Aufgabe als Frachtgut in Sendungen

a) unter 5 000 kg
bei Frachtzahlung für
b) mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief
c) „ 10 000 „ } und Wagen

nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

| Von | | Nach: Brody (Bhf.) | Granica trs. bezw. Szczakowa trs. | Nadbrzezie Landgspltz. trs. | Nowosielitza (Bahnhof) trs. | Podwoloczyska (Bahnhof) trs. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Wysocan | a) | 287 | 157 | 239 | 348 | 317 |
| | b) | 248 | 135 | 205 | 301 | 273 |
| | c) | 210 | 115 | 174 | 255 | 232 |

Für die Abfertigung bestehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des obengenannten Verkehres vom 1. August 1895, maassgebend.

Wien, am 21. August 1899. (2279)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Kremmen - Neuruppin - Wittstocker Eisenbahn.**

Vom 1. September d. J. ab tritt im diesseitigen Binnenverkehr für Kartoffeln zur Stärkefabrikation ein Ausnahmetarif in Kraft, dessen Frachtsätze auf Grund des Ausnahmetarifs 2 der allgemeinen Kilometertariftabelle und der wirklichen Entfernungen (ohne Kilometerzuschläge) berechnet werden.

In dem Frachtbrief muss der Verwendungszweck zur Stärkefabrikation angegeben sein.

Neuruppin, den 22. August 1899. (2280)
Die Direktion.

---

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

**Preussisch-hessische Staatsbahnen.**

Die im Anhang I der Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarife, Theil II, für die preussisch-hessischen Staatsbahnen bezüglich des Schlafwagenkurses Berlin Potsd. Bhf.-Basel über Magdeburg-Nordhausen - Cassel - Frankfurt a/M. - Ludwigshafen-Strassburg bestehende Bestimmung, dass der Vorverkauf von Schlafwagenkarten in der Richtung nach Berlin ausser in Basel auch in Frankfurt a/M. erfolgt, wird mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben.

Erfurt, den 19. August 1899. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

---

**Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personenverkehr.**

Am 1. September d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Tarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Die im Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Mainz, den 8. August 1899. (2282)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

## 6. Lieferfristen.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.**

Es wird hiermit verlautbart, dass mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 39483/16, vom 19. August d. J. anlässlich der diesjährigen Herbstmanöver bei Böhm.-Leipa und Reichstadt im Sinne des § 63 (6) des Eisenbahnbetriebsreglts. und der Ausführungsbestimmungen § 6 zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr rücksichtlich der Linie Lobositz A. T. E. - Böhm.-Leipa-Niemes und der zugehörigen Verbindungsstrecken in Lobositz, Czalositz, Auscha und Böhm.-Leipa der Lauf der Lieferfristen jener Civilfrachtgüter (mit Ausnahme lebender Thiere und leicht verderblicher Güter), deren Weiterbeförderung durch die auf dieser Lokalbahnstrecke eintretende Einschränkung des Güterzugverkehres verzögert wird,

für die Zeit vom 1. bis einschl. 4. September d. J.

zu ruhen hat, und dass ferner auf Grund der Bestimmungen des Eisenbahnbetriebsreglements § 55 (Ziff. 1) auf der Linie Lobositz A. T. E. - Böhm.-Leipa - Niemes, sowie auf den Verbindungsbahnen in Lobositz, Czalositz, Auscha und Böhm.-Leipa

für die Zeit vom 1. bis einschl. 4. September d. J.

der Civilfrachtenverkehr sistirt wird, während der Transport von Eilgut, lebenden, leichtverderblichen und Militärgütern aufrecht bleibt.

Teplitz, im August 1899. (2283)
Die Direktion.

---

## 7. Verdingungen.

Die Ausführung der Weissbinder- und Austreicherarbeiten in den Dienst- und Wohngebäuden im Bezirke der Betriebsinspektion 1 Frankfurt a/M. soll öffentlich in 4 Loosen verdungen werden.

Das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, vom 28. August an eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) für je 1 Loos bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin

Montag, den 4. September d. J.,
Vormittags 11 Uhr,

gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (J2283a)
Frankfurt a/M., den 23. August 1899.
Königliche Eisenbahn - Betriebsinspektion 1.

---

Die Arbeiten und Lieferungen zur schlüsselfertigen Herstellung eines Betriebsinspektionsgebäudes nebst Stall- und Abortgebäudes, sowie Müllgrube in Berent sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 4,00 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für die Errichtung eines Inspektionsgebäudes in Berent“ versehenen Angebote sind bis zum 8. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 23. August 1899. (J2283b)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Verding**
der Ausführung von Erd-, Maurer-, Beton-, Asphalt-, Rohrleger- usw. Arbeiten nebst theilweiser Materiallieferung zur Herstellung von drei rd. 300 m langen Bahnsteigen und zwei Zwischengepäcksteigen auf Bahnhof Cassel (O) — rd. 1300 m Rohrkanäle und rd. 13000 qm Bahnsteigfläche.

Die Verdingungsunterlagen sind vom 22. August ab im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel (O) einzusehen, auch vom Betriebssekretär Herrn Bauer daselbst gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in Baar zu beziehen.

Verdingungstermin ebendaselbst Freitag, den 1. September, Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Cassel, den 18. August 1899. (2284)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Bahnbau Steinsfurth-Eppingen.

Mit höherer Ermächtigung soll die Herstellung des Unterbaues der einspurigen normalen Eisenbahn Steinsfurth-Eppingen an eine Unternehmung vergeben werden.

Der Umfang der hauptsächlichsten Arbeiten ist:

| | |
|---|---|
| 1. Erdbewegung (darunter 17000 cbm steiniger und felsiger Muschelkalkboden) | 97000 cbm, |
| 2. Wegbefestigung mit Steinfundament | 12920 qm, |
| 3. Aushub der Fundamente für die Bauwerke | 7036 cbm, |
| 4. Fundamentpfähle | 1970 Stück, |
| 5. Betonirung | 1740 cbm, |
| 6. Mauerung | 2600 cbm, |
| 7. Lieferung und Montirung von Eisenwerk | 45000 kg, |
| 8. Gleisbettung | 25000 cbm, |
| 9. Gleislage einschliesslich Nebengleisen | 14600 lf. m. |

Pläne und Bedingungen sind in den üblichen Dienststunden auf unserem Geschäftszimmer einzusehen und daselbst die Angebotsformulare zu erheben.

Ein Versand der Verdingungsunterlagen nach auswärts findet nicht statt.

Angebote sind
längstens bis 2. September l. J., Vormittags 9 Uhr
bei diesseitiger Stelle abzugeben.

Die Zuschlagsfrist beträgt 14 Tage.

Eppingen, den 15. August 1899. (2285)
Grossh. Eisenbahnbaubüreau.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

60 t Leinöl, 700 t Erdöl, 700 t Mineralschmieröl, 250 t Gasöl, 16 t feines Terpentinöl, 140 t Putzöl, 1800 kg Kernseife, 15000 kg Schmierseife, 6000 kg Talg, 50 kg gelbes Wachs, 100 kg Anzündewachs.

Angebote sind schriftlich verschlossen mit der Aufschrift: „Verdingung 31. August 1899" portofrei spätestens: Donnerstag, den 31. August d. J., Vormittags 10 Uhr
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 11. August 1899. (2286)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

**Bahnbau Bütow-Berent.**
Verdingung von Hochbauten.

Die Herstellung der Hochbauten soll in 5 Loosen öffentlich vergeben werden.

Loos 1 Haltestelle Lubianen und Wärterhaus am Garczinsee,
„ 2 Bahnhof Lippusch,
„ 3 Haltestelle Sonnenwalde,
„ 4 „ Bernsdorf,
„ 5 Bahnhof Bütow.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind verschlossen und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 11. September cr., Vormittags 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Es steht dem Unternehmer frei, auf ein oder mehrere Loose sein Angebot abzugeben, jedoch bleibt vorbehalten, einem Unternehmer den Zuschlag auf ein oder auch mehrere Loose zusammen zu ertheilen.

Bedingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von je 1 ℳ für Loos 1, 3, 4, je 2 ℳ für Loos 2, 5 postfrei übersandt.

Die Zeichnungen, welche nicht abgegeben werden, liegen im unterzeichneten Büreau zur Einsicht aus.

Zuschlagsfrist 1. Dezember cr.

Bütow, den 17. August 1899. (2287J)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

**K. württembergische Staatseisenbahnen.**
Werkholzlieferung.

Für die k. Eisenbahnwerkstätten ist der Bedarf an Werkhölzern für das Jahr 1900 zu beschaffen.

Die Lieferungsbedingungen und die Verzeichnisse über die Grösse des Bedarfs und die Masse der Hölzer sind bei dem Centralbüreau der Generaldirektion aufgelegt und werden auf Verlangen von demselben kostenfrei abgegeben.

Die angebotene Menge und der Einzelpreis sind in diese Verzeichnisse bei den einzelnen Sorten einzusetzen.

Die Angebote sind spätestens bis Dienstag, den 29. August 1899, Abends 6 Uhr,
verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung" versehen bei der Generaldirektion einzureichen.

Stuttgart, den 10. August 1899. (2288)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

---

**Verdingung dreier fahrbarer Drehkrähne von 5000 kg Tragfähigkeit.**

Bedingungen und Zeichnungen können im Verwaltungsgebäude der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden. Angebote sind bis zum 15. September d. J., Vorm. 10 Uhr, einzusenden. Eröffnung derselben alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter. Zuschlagsfrist 21 Tage.

Speldorf, im August 1899. (2289)
Königl. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

---

Der Bau von 68 Arbeiter-Miethswohnungen nebst Nebenanlagen bei den Bahnhöfen Bredelar, Marburg, Eichenberg, Göttingen und St. Andreasberg soll einschliesslich Materiallieferung, entweder zusammen in einem Loose oder nach den vorgenannten Orten getrennt und zwar unter Anwendung des Abrechnungsverfahrens, vergeben werden.

Verdingungstermin Sonnabend, den 16. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im technischen Büreau, Schomburgstr. 9, von wo auch die Verdingshefte zum Betrage von je 2 ℳ und bestellgeldfrei zu beziehen sind. Bei Anforderung der Verdingshefte ist anzugeben, für welche Orte dieselben gewünscht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 20. August 1899. (2290)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Arbeiten und Lieferungen zur Erweiterung des Güterschuppens auf Bahnhof Oberursel sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort, mit Ausnahme der Zeichnungen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin
Sonnabend, den 9. September d. J., Vormittags 11 Uhr,
gebührenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2291J)

Frankfurt a/M., den 22. August 1899.
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

---

**Verdingung**
der Lieferung von 30 Stück ein- und zweiarmiger Signalmaste am 6. September d. J., Vorm. 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof).

Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wiesbaden, den 23. August 1899. (2292)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

---

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten unbrauchbaren Ober- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
am 19. September 1899, Vormittags 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 18. August 1899. (2293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 66. 30. August 1899. XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



## Die Quellen des Verkehres der sächsischen Staatseisenbahnen.

### I. Personenverkehr.

Der demnächst erscheinende statistische Bericht der sächsischen Staatseisenbahnen enthält eine grössere Abhandlung über die Quellen des Personen- und Güterverkehres, der das Folgende entnommen ist.

Die ergiebigsten Verkehrsquellen im Bahnnetze sind die Städte, besonders die grossen Verkehrsmittelpunkte Dresden, Leipzig, Chemnitz und Zwickau. Aber diese Städte haben sich auch hauptsächlich erst unter dem Einflusse der Eisenbahnen so rasch und stark vergrössert.

Nach den Ergebnissen der Zählung im Jahre 1837, also im Jahre der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Sachsen, betrug die Bewohnerzahl in den Städten 549 227, auf dem Lande 1 102 887, war also auf dem Lande noch einmal so gross wie in den Städten. Im Jahre 1895 waren dagegen in den Städten 1 850 142, auf dem Lande 1 937 546 Einwohner vorhanden, sodass also heute die Stadt- und die Landbevölkerung fast gleich grosse Theile bilden. Von den 143 Städten des Landes liegen 134 an den Linien der sächsischen Staatsbahnen, 3 lediglich an fremden Bahnlinien, während nur noch 6 Städte mit zusammen rund 9 000 Einwohnern des unmittelbaren Eisenbahnanschlusses entbehren.

Die Stationen, als eigentliche Quellen des Personen- und Güterverkehres, haben sich im Laufe der Jahre stark vermehrt. Es waren Abfertigungsstellen vorhanden

| | für Personenverkehr | für Güterverkehr |
|---|---|---|
| 1877 . | 324 | 314 |
| 1887 . | 509 | 459 |
| 1897 . | 754 | 617 |

Während vor 20 Jahren die Zahlen der Personen- und der Güterabfertigungsstellen nicht wesentlich von einander abwichen, sind innerhalb 20 Jahren die Personenverkehrsstellen um 430, die Güterverkehrsstellen nur um 303 gewachsen. Im Durchschnitte folgen sich 1897 die ersteren in Abschnitten von 3,9 km Bahnlänge, die letzteren in 4,9 km Abstand. Aus dieser Dichtheit der Verkehrsstellen erklärt sich vor allem der alles beherrschende Nahverkehr als Hauptquelle des Personenverkehres. Es benutzten die Bahn Personen:

| | im ganzen | bis zu 10 km |
|---|---|---|
| 1877 . . | 18 288 556 | 6 161 526 |
| 1887 . . | 26 563 894 | 9 806 580 |
| 1897 . . | 52 606 214 | 24 920 489 |

Die Anzahl der unter und bis 10 km beförderten Personen ist hiernach von 1877 bis 1897 auf mehr als das Vierfache gestiegen, während die Zahl der auf Strecken von über 10 km beförderten Personen nur auf wenig mehr als das Doppelte gewachsen ist. Aus diesen Verhältnissen ergibt sich auch von selbst die ganz überwiegende Bedeutung des Binnenverkehres. In der That entfallen auf ihn bei den sächsischen Staatsbahnen etwa 96 % des Personenverkehres, während nur 3 % auf den direkten und 1 % auf den Durchgangsverkehr kommen.

Die Zunahme des Personenverkehres in den letzten 20 Jahren erstreckte sich mit geringen Ausnahmen auf alle Entfernungsstufen. Allein die Zunahme in der untersten Stufe ist so bedeutend und alle anderen überholend, dass sämmtliche höhere Entfernungsstufen in ihrem Antheile am Gesammtverkehr einen ununterbrochenen Rückgang erlitten haben.

Unter diesen Verhältnissen hat auch die durchschnittliche Länge einer Reise abgenommen. Sie betrug 1877: 25,65 km im Jahre 1897 nur noch 21,51 km. Auch die Ausnutzung der Personenwagenplätze hat sich ungünstiger gestaltet, denn sie

ist von 23,84 % im Jahre 1887 auf 21,58 % im Jahre 1897 gefallen. An sich könnte man annehmen, dass sich bei der gewaltigen Steigerung des Personenverkehres auch die Ausnutzung der Wagenplätze bessern müsste. Dem ist aber nicht so, weil die starke Zunahme des Nahverkehres in der Hauptsache den Ausgangspunkten der Züge entspringt. Dabei wird aber das Verhältniss der Nutzlast zur todten Last immer ungünstiger, denn letztere kann nicht in gleichem Maasse abgemindert werden, wie die durchschnittliche Weglänge abnimmt.

Der Gesammtverkehr (abgegangene und angekommene Personen) belief sich im Jahre 1897 bei Dresden-Altstadt auf 6 287 910 Personen. Davon verkehrten 2 649 711 = 42,14 % nur bis auf die Entfernung von 10 km; Potschappel mit 1 419 275 Personen weist sogar 1 346 571 = 94,88 % Reisende bis zu 10 km Entfernung und Radebeul von 1 333 251 Personen 1 278 382 = 95,88 % solche Reisende auf.

Vorortzüge und Arbeiterzüge mit den durch sie gebotenen zahlreichen Fahrgelegenheiten und die im Nahverkehre besonders wirksam gewordenen Fahrpreisvergünstigungen (Rückfahrkarten, Zeitkarten, Schülerkarten und Arbeiterfahrkarten) sind der Hebung dieses Verkehres naturgemäss am meisten förderlich gewesen.

Ueberaus gleichmässig gestaltet sich der Verkehr in den gleichen Monaten der verschiedenen Jahre, abgesehen natürlich von den Schwankungen, die aus den verschiedenartigen Lagen des Pfingstfestes entstehen. Es entfielen vom Gesammtverkehre Prozente

| auf | 1877 | 1887 | 1897 | auf | 1877 | 1887 | 1897 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . . | 6,56 | 6,27 | 6,31 | Juli . . . . | 10,53 | 11,04 | 10,07 |
| Februar . . | 5,94 | 5,71 | 5,96 | August . . | 9,55 | 10,04 | 9,79 |
| März . . . | 7,12 | 6,74 | 7,01 | September . | 9,68 | 9,25 | 8,89 |
| April . . . | 8,22 | 8,22 | 8,17 | Oktober . . | 8,83 | 8,92 | 9,23 |
| Mai . . . . | 9,47 | 10,27 | 8,37 | November . | 7,47 | 7,20 | 7,72 |
| Juni . . . | 9,25 | 9,10 | 10,23 | Dezember . | 7,38 | 7,24 | 8,25 |

Den stärksten Verkehr weist hiernach fast ausnahmslos der Juli nach, den schwächsten der Februar und Januar. In den verkehrsreichen Sommermonaten ist auch das durchschnittliche Fahrgeld für eine Reise höher als in den Wintermonaten. Dies wird durch die Thatsache bestätigt, dass während der Pfingstzeit in den Tagen vom 4. bis 8. Juni 1897 der durchschnittliche Ertrag einer Fahrt 85 ₰ betrug, während er sich im gesammten Jahresdurchschnitte 1897 nur auf 64 ₰ berechnete. Die Einnahme aus dem Personenverkehre betrug im Jahre 1877: 16 217 961 ℳ, im Jahre 1897: 33 825 845 ℳ. Dieser Steigerung auf das Doppelte steht eine Zunahme der Personenzahl auf das Dreifache gegenüber. Auch dieses ungleiche Verhältniss beruht auf der unverhältnissmässigen Zunahme des Nahverkehres, die den durchschnittlichen Ertrag einer Fahrt von 89 auf 64 ₰, also in 20 Jahren um 25 ₰ herabgedrückt hat. Dieser Rückgang des Durchschnittsertrages wird wahrscheinlich auch in Zukunft nicht ausbleiben, er wird aber voraussichtlich wie seither mit einer allgemeinen Zunahme des Personenverkehres Hand in Hand gehen. Von dieser Zunahme gibt noch ein sehr deutliches Bild die Vergleichung der von den Reisenden zurückgelegten Personenkilometer. Auf 1 qkm Landesfläche berechnen sich Personenkilometer

1877: 31 287, 1887: 43 833, 1897: 75 473.

Auf einen Kopf der Bevölkerung entfielen 1877: 6,6 Reisen, 1887: 8,3 und 1897: 13,9.

## II. Güterverkehr.

Einen anderen Weg der Entwickelung, als der Personenverkehr, hat der Güterverkehr eingeschlagen. Während jener sofort und überall da, wo Eisenbahnen entstanden, dem neuen Beförderungsmittel zufiel, mussten die Quellen des Güterverkehres durch die Eisenbahnen selbst in den meisten Fällen erst erschlossen werden. Denn die ihn belebenden gewerblichen Unternehmungen wurden zum guten Theil erst von den Eisenbahnen hervorgerufen, oder wenn sie schon vorhanden, zu grösserer Blüthe und Entfaltung gebracht. Hierdurch entstanden fortgesetzt neue Güterquellen, abgesehen von den durch die Ausdehnung des Bahnnetzes neu geschaffenen. So ist denn die Entwickelung des Güterverkehres in viel langsamerem Tempo vor sich gegangen als diejenige des Personenverkehres, und jahrelang musste sich jener in der Bedeutung für die Einnahmen mit der zweiten Stelle begnügen.

Den wesentlichsten Einfluss auf ihn hatte von allem Anfang an der Kohlenverkehr, der sich zunächst aus den an das Eisenbahnnetz angeschlossenen sächsischen Steinkohlenrevieren entwickelte. Aus wenigen Tausend Tonnen, die im Jahre 1847 zuerst auf sächsischen Bahnen befördert wurden, entstand in 50 Jahren eine jährliche Transportmenge von rund 200 000 000 Centnern, beinahe die Hälfte der beförderten Gütermenge überhaupt. Im Zusammenhange damit vermehrte sich die Anzahl der stehenden Dampfkessel in Sachsen von 197 im Jahre 1845 auf 4 548 im Jahre 1878 und 9 677 mit 235 149 PS im Jahre 1896.

Aehnlich wie im Personenverkehre, so beherrscht auch hier der Güteraustausch im Lande selbst den Gesammtverkehr in ausschlaggebender Weise. Von den im Jahre 1897 auf den sächsischen Bahnen beförderten 23 000 000 t Gütern kamen nur 1 800 000 t auf den Durchgangsverkehr und darunter befanden sich allein 855 269 t böhmische Braunkohlen. Aber abweichend von der Gestaltung des Personenverkehres hat sich hier der Nahverkehr bei weitem nicht so überwiegend geltend gemacht. Denn schon die mit der An- und Abfuhr der Güter nach und von den Abfertigungsstellen und durch das Auf- und Abladen entstehende Arbeit bringt es mit sich, dass die Güterbeförderung auf ganz geringe Entfernungen zumeist der Landstrasse zufällt. Während daher beim Personenverkehre die bis zu 10 km beförderten Personen beinahe die Hälfte der ganzen Bewegung bedeuten, umfasst die auf die gleiche Entfernung beförderte Gütermenge nur 8,43 % der gesammten Güterlast, und während von den Personen nur 1 % die Entfernungsstufe von 130 km überschreitet, gehen von den Gütern mehr als 11 % über diese Entfernung hinaus. Noch grösser ist der Unterschied, wenn man die Entfernungen bis zu 30 km vergleicht. Von den beförderten Personen kamen über diese Entfernung nur 18,7 %, von den Gütern dagegen 71,7 % hinaus. Immerhin hat sich auch in der Güterbewegung eine verhältnissmässig stärkere Zunahme des Nahverkehres gegenüber dem Fernverkehre geltend gemacht. So ist die beförderte Güterlast von 1877 bis 1897 in der Entfernungsstufe bis zu 10 km von 7,98 auf 8,43 %, von über 10 bis 20 km von 8,23 auf 9,58 %, von über 20 bis 30 km von 8,29 auf 10,28 % usw. bis zu den Entfernungen bis 60 km gestiegen, dagegen hat sich der Beförderungsantheil der Entfernungsstufen über 130 km von 17,72 auf 11,21 % vermindert. Ebenso fiel die durchschnittliche Weglänge der Transporte von 82,24 km im Jahre 1877 auf 67,33 km im Jahre 1897. Im Jahre 1897 entsprang der gesammte Güterverkehr 617 Abfertigungsstellen. Sie standen unter sich 1877 in 72 226, 1887 in 133 832, 1897 in 233 796 Verkehrsbeziehungen. Diese haben sich also im Laufe von zwei Jahrzehnten verdreifacht. Die erste Stelle in der Güterbewegung nimmt die Station Zwickau mit 58 000 000 Ctr. ein.

Auch im Güterverkehre lässt sich die grosse Gleichmässigkeit der Antheilsziffern der einzelnen Monate in den verschiedenen Jahren nachweisen. Von je 100 t beförderter Güter entfielen nämlich:

| auf | 1877 | 1887 | 1897 | auf | 1877 | 1887 | 1897 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Januar . . | 7,26 | 7,58 | 7,40 | Juli . . . | 8,26 | 8,41 | 8,50 |
| Februar . | 6,99 | 7,16 | 7,29 | August . . | 8,80 | 8,41 | 8,17 |
| März . . . | 8,63 | 8,25 | 8,26 | September | 9,35 | 9,21 | 8,83 |
| April . . | 7,64 | 7,67 | 7,85 | Oktober . | 10,28 | 9,62 | 9,33 |
| Mai . . . | 7,90 | 7,62 | 8,13 | November . | 9,59 | 9,56 | 9,32 |
| Juni . . . | 7,59 | 8,25 | 7,70 | Dezember . | 7,71 | 8,12 | 9,22 |

Der stärkste Güterverkehr pflegt durchschnittlich in die Monate Oktober und November, in denen die Versendung der landwirthschaftlichen Erzeugnisse besonders hervortritt und der Bedarf an Feuerungsmaterial gedeckt wird, der schwächste in die Monate Januar und Februar zu fallen.

Die Verdichtung des Güterverkehres ist ungefähr in gleichem Maasse vor sich gegangen, wie beim Personenverkehre. Auf 1 qkm Landesfläche kamen im Jahre 1877 48 175 Gütertkm, im Jahre 1897 dagegen 103 250, also mehr als das Doppelte. Nicht gleichen Schritt mit der Zunahme der Güterbeförderung hat die Zunahme der Güterverkehrseinnahme gehalten. Diese betrug 38 900 000 ℳ. im Jahre 1877 und stieg auf 69 300 000 ℳ. im Jahre 1897. Die Gütermenge hat in diesem Zeitraum also um 84 % mehr zugenommen, als die Einnahme, was in der Hauptsache auf die inzwischen eingetretenen Frachtermässigungen, aber auch auf die Zunahme der Wagenladungen, die im Jahre 1897 allein 93,3 % der gesammten Güterlast umfassten, zurückzuführen ist. Es fiel daher die Frachteinnahme durchschnittlich für 1 t Gut von 4,40 ℳ. im Jahre 1877 bis auf 2,94 ℳ. im Jahre 1897 und für 1 Gütertkm von 5,36 auf 4,36 ₰, d. i. um 19 %. Die Zunahme der Wagenladungen hat aber andererseits den Vortheil einer besseren Wagenausnutzung mit sich gebracht. Sie stieg von 41,26 % der vorhandenen Ladefähigkeit im Jahre 1877 auf 43,78 % im Jahre 1897. Bei dem starken Wagenladungsverkehr sollte man eine viel bessere Ausnutzung des Laderaums voraussetzen. Allein es ist zu beachten, dass in den allermeisten Fällen auf die Beförderung des beladenen Wagens ein Leerlauf folgt, weil nach den Abfuhrorten der Massengüter (besonders Kohlen) nur selten Rückladung vorhanden ist. So kommt es, dass die im Jahre 1897 beförderte Güterlast von 23 000 000 t nur $^3/_{10}$ der in den Zügen beförderten Bruttolast bildete, wobei das Gewicht der Lokomotiven und Tender noch nicht einmal in Ansatz gebracht ist. Durch die verhältnissmässig geringe Ausnutzung von 44 % ist die Haltung von Güterwagen weit über das aus der Gütermenge selbst abzuleitende Bedürfniss hinaus bedingt. Daneben wird dieser Bedarf mittelbar noch vermehrt durch den häufigen Stillstand der Wagen zum Zwecke des Ein- und Ausladens der Güter, ein Umstand, der bei der dichten Aufeinanderfolge der Verkehrsstellen fühlbar hervortritt. Aber in dieser Dichtheit sind auch die immer reichlicher fliessenden Quellen des Güterverkehres zu finden. Im Jahre 1877 standen diesem 18 840, im Jahre 1897 28 537 Güterwagen, die mit 66 000 000 ℳ. zu Buche stehen, zur Verfügung. Das Ladegewicht der Wagen ist aber im gleichen Zeitraum weit stärker, nämlich von 149 822 auf 286 967 t gestiegen.

---

## Die Pariser Stadtbahn.

Wir entnehmen dem Juliheft des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" die nachstehenden Mittheilungen über diese Bahn:

Trotz der vielseitigen und langjährigen Bemühungen der Stadt Paris seit dem Jahre 1856, eine Stadtbahnanlage durchzuführen, ist bislang das Ergebniss auf die Verbindung der Bahnhöfe der Westbahn (St. Lazare) und der Nordbahn mit der Gürtelbahn und auf die Erzielung eines Vorortverkehres mit den nördlichen Vororten beschränkt geblieben. Jetzt haben nun die schlimmen Erfahrungen, welche man mit der Massenbeförderung gelegentlich der letzten Weltausstellungen in Paris gemacht hat, und die Mittel, welche andere Städte bei gleichen Anlässen zur Hebung dieser Missstände aufgewendet haben, den Anlass zur endgültigen Feststellung eines grossartigen Netzes elektrischer Linien gegeben, welches in den wichtigsten Theilen bereits im Bau begriffen und bestimmt ist, die Verkehrsbedürfnisse für die Weltausstellung von 1900 zu decken.

Der Beschluss des Stadtrathes, dieses Netz zu bauen, wurde in den Sitzungen vom 4. und 30. Dezember 1896 gefasst, der Seinepräfekt wurde dann mit der Ausarbeitung des Entwurfes beauftragt.

Die wesentlichen Gründe, welche die Annahme des elektrischen Betriebes bewirkten, liegen in der Belästigung und Schädigung der Anlieger durch Dampflokomotiven, in der Erleichterung des Tunnelbetriebes und in der günstigeren Lösung der Aufgabe des Haltens und Anfahrens. Als Spur wurde zwar nahezu die übliche Vollspur mit 1 300 mm gewählt, aber mit einer schmalen niedrigen Umgrenzung des Lichtraumes, um kleine Tunnelquerschnitte, schmale offene Bahnstrecken, geringe Störungen der Kanäle und sonstigen Leitungen, einfache und billige Ausführung zu erzielen. Die Breite der Umgrenzung wurde mit nur 2,1 m, die Höhe mit 3,4 m vorgesehen. Es handelt sich demnach um ein Stadtbahnnetz im engeren Sinne, da keinenfalls die Lokomotiven, nur in besonderen Fällen die Wagen der Fernbahnen auf das Netz übergehen können. Wenn auch das Netz die acht grossen Bahnhöfe von Paris aufsucht, so findet doch aus den angegebenen Gründen keine Verbindung mit den Fernbahnen statt; in dieser Beziehung werden sich also ähnliche Verhältnisse entwickeln, wie die vielbeklagten in London. Der Stadtrath hat sich anscheinend davor sichern wollen, zu irgend einer Zeit zu einer Betriebsgemeinschaft mit den Fernbahnen gezwungen zu werden und so ist denn wohl die unmittelbare Verbindung der Fernbahnen durch die Stadt hindurch für alle Zeiten ausgeschlossen.

Der Entwurf wurde am 27. März 1897 festgestellt, der Vertragsabschluss über die Uebernahme des Betriebes mit der Compagnie générale de traction am 27. Januar 1898 abgeschlossen. Das Gesetz, welches den Bau als zum Wohle der Allgemeinheit gereichend erklärt, stammt vom 30. März 1898; an diesem Tage wurde auch der Betriebsvertrag seitens der Aufsichtsbehörden genehmigt, dabei aber die Grundlage des Entwurfes in folgenden Punkten abgeändert. Die Breite der Umrisslinie wurde auf 2,4 m erhöht und bestimmt, dass auf 2 m Höhe über Schienenoberkante daneben noch 70 cm gegen alle festen Gegenstände auf der Aussenseite frei bleiben sollen, der Gleismittenabstand wurde auf 2,9 m und die Spur auf französische Vollspur von 1 440 mm festgesetzt. So werden also wohl die Züge der Stadtbahn auf die Fernbahnen, nicht aber die der letzteren auf erstere übergehen können. Am 4. April 1898 wurde die Stadt zur Aufnahme einer Anleihe von 132 000 000 ℳ. ermächtigt, welche Summe dem Kostenanschlage entspricht. Die Erbreiterung der Bahn gegen den Entwurf erhöht diesen Betrag jedoch auf 144 000 000 ℳ. Man hofft den für die Ausstellung des Jahres 1900 wichtigsten Theil des Netzes, nämlich die unten angegebene Linie 1 und die westlichen Theile der Linien 2 und 3 bis zur Eröffnung der Ausstellung fertigstellen zu können, der grössere Rest bleibt späterer Ausführung vorbehalten.

Das Netz umfasst:

1. einen westöstlichen Durchmesser von Porte Dauphine quer durch die wichtigsten Theile der Stadt dem rechten Seineufer in nicht erheblichem Abstande folgend bis Porte de Vincennes, an beiden Enden die Gürtelbahn erreichend;

2. eine Ringbahn den äusseren Boulevards folgend, welche sich den acht Hauptbahnhöfen der Fernbahnen nach Möglichkeit nähert. Die Ringlinie überschreitet die Seine im Westen auf einer Brücke, die an Stelle der Passerelle de Passy erbaut wird, und im Osten auf einer hochliegenden Strecke über der Brücke von Austerlitz zwischen den Bahnhöfen von Lyon und Orléans;

3. einen zweiten westöstlichen Durchmesser, welcher, bei Porte Maillot beginnt und, den nördlichen Theil der Stadt an der grossen Oper und der Börse durchfahrend, im Osten bei Ménilmontant endet. Diese Linie unterfährt die unter 2. genannte im Osten unter dem Boulevard Ménilmontant;

4. einen nordsüdlichen Durchmesser, welcher von Porte Clignancourt an der Gürtelbahn beginnend, die Markthallen berührt, die Seine im Tunnel kreuzt und bei Porte d'Orléans wieder an der Gürtelbahn endet;

5. eine Verbindungslinie der nordöstlichen inneren Stadttheile mit den östlichen Bahnhöfen und Netztheilen;

6. eine östliche Ergänzung der stark eingeknickten Ringlinie.

An sehr vielen der Kreuzungspunkte dieser Linien sind geneigte Verbindungen hergestellt, so dass für den Betrieb noch eine grosse Zahl anderer Wege offen steht.

Die Grundmaasse der Bahnanlage sind folgende: Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 75 m, Gegenkrümmungen sind durch Gerade von 50 m Länge getrennt, nur einmal hat in die Linie 1 bei Place de la Bastille eine Gerade von 33,45 m Länge zwischen Gegenkrümmungen von 50 m Halbmesser eingelegt werden müssen. Die stärkste Steigung beträgt 1 : 25, zwischen Gegenneigungen liegt eine Waagerechte von 50 m Länge. Stark geneigte Strecken kommen häufig vor, weil

Kreuzungen in Schienenhöhe grundsätzlich vermieden und durch Unter- und Ueberführung ersetzt sind; letztere sind so angeordnet, dass stets die Linie höherer Nummer nach obiger Bezeichnung unten liegt. Da in den Kreuzungen meist auch Verbindungen liegen, so entstehen in diesen wieder zahlreiche stark geneigte Strecken.

Die Länge der Linien beträgt zusammen 65 km. Hiervon liegen 45,5 km im Tunnel, 9,1 km im offenen Einschnitte und 10,4 km sind als Hochbahnen ausgebildet. Die Anlage ist durchweg zweigleisig, der entsprechende Tunnelquerschnitt hat 7,1 m grösste Lichtbreite und 4,5 m grösste Lichthöhe über Schienenoberkante. In den Abzweigungen und Verbindungen kommen jedoch auch vereinzelte eingleisige Tunnelstrecken vor. Unter den Boulevards werden die Einschnitte bei geringer Tiefe zum Theil mit ausgewölbten Trägerrosten eingedeckt. Offene Einschnitte erhalten da, wo sie dem Strassenverkehre nahe liegen, Schutzabdeckungen aus offenen Gittern. Die Hochbahnstrecken werden durch Eisenträger auf zwei Säulenreihen getragen, die Fahrbahn wird in voller Bettung auf Backsteinkappen zwischen den Trägern hergestellt, um Dichtigkeit und namentlich Abminderung des Geräusches zu erzielen.

Die Haltestellen zeigen zwei hohe, 75 m lange Bahnsteige zu beiden Seiten der gerade durchgeführten Gleise, an denen 6 Wagen von je 12 m Länge stehen können. Die Bahnsteigbreite ist 4 m, der Lichtabstand der beiden Kanten 5,5 m. Unterstützt werden sie durch kleine Quermauern und auf diesen ruhende Kappen aus Cementplatten. Die Haltestellen werden nach Thunlichkeit überdeckt, um die Bahnsteige zu schützen und gleichzeitig die Oberfläche für Verkehrszwecke, wie Zu- und Abgang, benutzen zu können. Die reinen Tunnelstrecken werden mittelst Schildvortriebes hergestellt, um möglichst geringe Störung des Strassenverkehres eintreten zu lassen; ein Tunnel unter der Seine wird in zwei Eisenrohre aufgelöst werden.

Der Kostenanschlag beruht auf der Festsetzung eines Preises für 1 m jeder der drei Ausführungsarten, bei dem Gesammtbetrage von 144 000 000 ℳ. kostet 1 km durchschnittlich 2 240 000 ℳ. Die Stadt führt die gesammten Hauptlinien einschliesslich der Bahnsteige aus, die Gesellschaft die Anschlüsse an ihre Betriebsbahnhöfe, die Zugänge und Gebäude der Haltestellen usw. Nach 35 Jahren fällt die gesammte Bahn einschliesslich der Nebenbestandtheile, wie Stromerzeugungsanlagen, an die Stadt zurück, die dann das Recht hat, auch die Betriebsmittel, die Ausstattung der Haltestellen, die Werkzeuge, die Dienstgebäude und Zugänge zu den Haltestellen zu einem durch Schiedsgericht festzusetzenden Preise zu erwerben. Daneben besteht ein auf die ganze Bahn bezügliches Rückkaufsrecht der Stadt schon vom 1. Mai 1910 an.

Die Fahrpreise sind für jede beliebige Strecke des Netzes festgesetzt mit 20 ₰ für die I. und mit 12 ₰ für die II. Klasse; hiervon müssen 8 ₰ von jeder Fahrkarte I. und 4 ₰ von jeder II. Klasse zur Abschreibung auf den Werth der von der Stadt ausgeführten Bauten verwendet werden; übersteigt der Verkehr die Zahl von 140 000 000 Fahrgästen, so steigen diese Sätze für je 10 000 000 Fahrgäste und eine Fahrkarte um 0,08 ₰, jedoch hört diese Steigerung auf, wenn der Verkehr 190 000 000 Fahrgäste erreicht hat, von da an beträgt also die unveränderliche Abschreibung $8 + 5 \cdot 0{,}08 = 8{,}4$ ₰ für jede Fahrkarte I., und $4 + 5 \cdot 0{,}08 = 4{,}4$ ₰ für jede Fahrkarte II. Klasse.

Wenn der Verkehr die Zahl von 126 000 000 Fahrgästen, also 2 000 000 auf 1 km erreicht, so verzinsen sich die Anlagekosten auf dieser Grundlage mit 3⅓ %; das ist mit Sicherheit zu erwarten, denn die bestehenden Stadtbahnen anderer Orte weisen heute schon etwa 3 000 000 für 1 km auf. In den ersten Abmachungen war noch die Festsetzung von Mindestsätzen des Tagelohnes und der täglichen Arbeitszeit vorgesehen. Diese Abmachungen sind als den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen widersprechend durch das Genehmigungsgesetz vom 30. März 1898 aufgehoben.

Ausser den sechs in den abgeschlossenen Verträgen vorgesehenen Linien sind noch die beiden weiteren vom Palais Royal nach Place du Danube und von Auteuil zur grossen Oper für spätere Ausführung vorgesehen.

Die Entwürfe sind unter der Leitung des Oberingenieurs Bienvenue von den Stadtingenieuren Legonez, Lauriol, Biette und Briotet aufgestellt.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In der Sitzung des preussischen Abgeordnetenhauses am 24. d. Mts. gelangte u. a. auch eine Petition des landwirthschaftlichen Vereins für Rheinpreussen um **Ermässigung der Eisenbahnfahrpreise für die Beförderung von landwirthschaftlichen Arbeitern nach dem Rhein** und zurück zur Verhandlung. Die Kommission beantragte, die Petition der Regierung zur Erwägung zu überweisen, während der Abg. Dr. Becker (Centr.) die Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen wissen wollte. Die Arbeiterfrage sei für die Landwirthschaft wichtiger als die Kanalfrage.

In der Berathung wurde von verschiedenen Rednern hervorgehoben, dass der Mangel an landwirthschaftlichen Arbeitern im Osten nicht minder gross sei als im Westen. Von einer Seite wurde der Staatseisenbahnverwaltung der Rath gegeben, die Streckenarbeiter durch die vorzüglichen italienischen Arbeiter zu ersetzen; man solle überhaupt nach dem Westen ausländische Arbeiter führen und diese durch besondere Fahrtermässigungen begünstigen! Die Petition wurde schliesslich der Regierung, deren Vertreter eingehende Prüfung zugesagt hatte, zur Berücksichtigung überwiesen, natürlich ohne den Zusatz einer Beschränkung auf ausländische Arbeiter. Das Ansinnen, ausländische Arbeiter zu niedrigeren Preisen als inländische zu befördern, ist in der That ein solches, dass es auch an dieser Stelle eine Zurückweisung verdient. Wir halten es für durchaus angezeigt, dass die Eisenbahnen durch Fahrpreisermässigungen zur Abhilfe des Arbeitermangels nach Kräften beitragen, wie dies ja bereits durch die verschiedensten Einrichtungen geschieht und vielleicht in noch weiterem Umfange durch Ermässigungen auf grössere Entfernungen geschehen kann, die dann auch Ausländern zu statten kommen. Der Gedanke aber, ausländischen Arbeitern Verkehrsermässigungen zu gewähren, die inländischen versagt werden, kann niemals einer nationalen Verkehrspolitik entsprechen.

— **Kohlenbezüge für den Herbstbedarf.** Einer Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion in Kattowitz zufolge beträgt die Steigerung, welche der Kohlenversand Oberschlesiens in den Monaten Mai, Juni und Juli d. J. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres aufzuweisen hat, 49 830 Wagen (zu 10 t) = 13,7 %. Der Aufschwung auf allen Gebieten der Industrie, die Gewinnung weit entlegener Plätze des Inlandes für den Bezug oberschlesischer Kohlensorten, die starke Nachfrage des Auslandes nach Hausbrand- und Fabrikkohle lassen — ganz abgesehen von der natürlichen Steigerung des Kohlenbedarfes im allgemeinen — einen ganz aussergewöhnlich starken Kohlenverkehr aus Oberschlesien und somit auch eine hohe Inanspruchnahme der Eisenbahnbetriebsmittel in den Monaten Oktober und November d. J. erwarten. Dazu kommt, dass die Landwirthschaft ebenfalls gesteigerte Ansprüche für die Beförderung ihrer Erzeugnisse in den genannten Monaten an die Eisenbahnverwaltung stellen wird.

Wenngleich die Eisenbahnverwaltung nach jeder Richtung Vorkehrungen zur Befriedigung der an sie gestellten Anforderungen hinsichtlich der Wagengestellung getroffen hat, so kann sie ihrer Aufgabe in vollem Umfange dann nicht gerecht werden, wenn sie nicht durch die Verkehrsinteressenten thatkräftig unterstützt wird. Die Unterstützung, welche die Eisenbahnverwaltung von den einzelnen Verfrachtern im Interesse der Allgemeinheit verlangen muss, besteht insbesondere darin, dass die Kohlentransporte nicht ohne zwingende Gründe auf wenige Wochen zusammengedrängt, sondern auf einen möglichst breiten Zeitraum vertheilt werden, dass also mit den Versendungen möglichst bald begonnen wird, dass eine volle Ausnutzung des Ladegewichtes der zur Beladung gelangenden Kohlenwagen stattfindet, dass die Ent- und Beladung der Eisenbahnwagen thunlichst schnell und ohne Zeitverlust bewirkt wird. Die Eisenbahndirektion Kattowitz bemerkt hierbei, dass die Eisenbahnverwaltung Ansprüchen auf Rückerstattung von Wagenstandgeld für Ueberschreitung der Ladefristen in den verkehrsstarken Herbstmonaten nicht entsprechen kann und stellt an die Verkehrsinteressenten das dringende Ersuchen, der Eisenbahnverwaltung in der angegebenen Weise Hilfe zu leisten und ganz besonders — soweit dies ohne Schädigung eigener Interessen geschehen kann — schon jetzt mit ihren Kohlenbezügen für den Herbstbedarf zu beginnen.

— **Eröffnung von Verbindungsbahnen.** Im Direktionsbezirk Essen a. Ruhr ist am 15. Juli d. J. die Verbindungsbahn

Dorstfeld-Dortmunderfeld, im Direktionsbezirk Kattowitz am 14. August d. J. die als Vollbahn erstellte Oppelner Umgehungsbahn (Groschowitz-Oppeln) für den Güterverkehr und im Direktionsbezirk Danzig am 15. August d. J. die Verbindungsbahn Danzig Weichselbahnhof-Rangirbahnhof Saspe eröffnet worden.

— **Zur Bekämpfung der Lungenschwindsucht unter den Eisenbahnangestellten** erscheint es nach den Verhandlungen des im Mai d. J. in Berlin abgehaltenen Kongresses zur Bekämpfung der Tuberkulose dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten erforderlich, dass in den Fällen, in welchen bei Erkrankungen der Athmungsorgane nach der ärztlichen Untersuchung das Vorhandensein von Tuberkulose zweifelhaft ist, der Auswurf bakteriologisch untersucht wird. Er hat deshalb Veranlassung genommen, die königlichen Eisenbahndirektionen sowohl wie auch die Vorstände der Betriebskrankenkassen hierauf aufmerksam zu machen und anzuweisen, sich wegen Durchführung dieser Maassnahme mit den Bahn- und Kassenärzten in Verbindung zu setzen.

— **Die Gefangenentransporte auf den preussischen Staatsbahnen** sind jetzt durch Ministerialerlass vom 14. d. Mts. einheitlich geregelt. Danach soll die Beförderung von Gefangenen mit Fernzügen nur an den Freitagen jeder Woche stattfinden, erforderlichen Falls am vorhergehenden Werktage, wenn der Freitag ein Festtag ist. Für derartige Transporte sind bestimmte Züge festgesetzt worden, die Benutzung von D- und Schnellzügen ist „im allgemeinen“ ausgeschlossen. Auf Anschlussstationen soll der nächstgeeignete Zug benutzt; die Gefangenen sollen bei nothwendigem Aufenthalt nicht in den dem Publikum zugänglichen Räumen untergebracht werden. Die Beförderung hat in geschlossenen Abtheilen III. Klasse zu erfolgen, an deren Fenster sich rothe Plakate mit dem Vermerk „Geschlossen“ befinden. Nach dem Einsteigen der Gefangenen und ihrer Begleitung sind die Abtheile wieder zu verschliessen und nicht eher zu öffnen, als bis der Transportführer dies ausdrücklich verlangt. Ausnahmsweise dürfen auch bedeckte, verschliessbare Güterwagen mit Sitzbänken zu Gefangenentransporten benutzt werden. Die Transporte sollen in der Regel aus nicht mehr als zehn Personen, einschliesslich der Begleitung, bestehen, sie sind eine halbe Stunde vor Zugabgang dem Stationsbeamten anzumelden. Bei grösseren Transporten soll die Anmeldung möglichst schon zwei Tage vor dem Reiseantritt erfolgen. Auf den Stationen sowohl, wie während der Fahrt soll den Mitreisenden der Anblick der Gefangenen möglichst entzogen werden. Für den Berliner Vorort-, Stadt- und Ringbahnverkehr hat die königliche Eisenbahndirektion Berlin besondere Anordnungen getroffen.

— Durch den Bau der Nordhausen-Wernigeroder- bezw. Brockenbahn hat der Fremdenverkehr von Blankenburg und damit auch der **Halberstadt-Blankenburger Bahn**, besonders der Strecke Blankenburg-Tanne, gelitten. Die Halberstadt-Blankenburger Bahn plant nun den Bau einer Verbindungsbahn zwischen der Bahn Blankenburg-Tanne und der Brockenbahn. Ihre Bemühungen, die Genehmigung zu diesem Bau von den preussischen Behörden zu erhalten, hatten bisher keinen Erfolg, vermuthlich, weil die Verbindung inzwischen durch die Bahn Tanne-Braunlage mit der Südharzbahn und durch den Anschluss in Sorge auch mit der Nordhausen-Wernigeroder Bahn hergestellt ist. Neuerdings hat nun Zeitungsnachrichten zufolge das braunschweigische Ministerium zugesagt, die an das preussische Ministerium gerichteten Gesuche zu unterstützen, und die Stadtverordnetenversammlung von Blankenburg beschloss eine Abordnung in der Angelegenheit an den preussischen Eisenbahnminister zu entsenden.

— Am 15. September d. J. gelangt die 28 km lange Theilstrecke **Aurich-Wittmund** der Kreisbahn Aurich-Wittmund-Leer mit den Stationen Aurich Bahnhof, Sandhorst, Plaggenburg, Middels-Westerloog, Ogenbargen, Middels-Osterloog, Ardorf, Willen, Wittmund Haltepunkt und Wittmund Bahnhof für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. In Aurich, woselbst sich der Sitz der Gesellschaft befindet, wird für die Leitung des Betriebes eine Betriebsdirektion errichtet.

— Nach dem Berichte der **Prignitzer Eisenbahn** für das Rechnungsjahr 1898/99 hat im Personenverkehre eine Zunahme stattgefunden, indem 127 278 gegen 120 726 Personen im Vorjahre befördert wurden. Die Einnahme ist von 111 968 *M.* auf 118 301 *M.* gestiegen. Im Güterverkehre hat ebenfalls eine Zunahme der beförderten Mengen und zwar von 138 395 auf 155 415 Tonnen stattgefunden und ist die Einnahme von 226 790 *M.* auf 251 471 *M.* gestiegen. Die gesammten Betriebseinnahmen beziffern sich auf 414 589 *M.* und erhöhen sich durch den Vortrag aus 1897/98 auf 423 551 *M.* Nach Abzug der Betriebsausgaben mit 221 117 *M.* verbleibt ein Ueberschuss von 202 434 *M.*, der durch die konzessions- und statutenmässigen Rücklagen in die verschiedenen Fonds sich auf 175 214 *M.* ermässigt. Aus dem Ueberschuss gelangen 4,5 % Dividende sowohl an die Prioritäts- wie auch an die Stammaktien zur Vertheilung.

— **Lehniner Kleinbahnaktiengesellschaft.** Behufs Baues und Betriebes einer Kleinbahn vom Bahnhof Gross-Kreutz zum Flecken Lehnin wurde unter obiger Firma eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 600 000 *M.* begründet.

— **Rhene-Diemelthal-Eisenbahn.** Auf dem gesellschaftlichen Bahnnetze, welches nur dem Güterverkehre dient, sind im Betriebsjahre 1898/99 46 729 t Güter (gegen 56 091 t im Vorjahre) befördert und dafür 28 260 *M.* vereinnahmt worden. Aus sonstigen Einnahmen kommt hierzu noch ein Betrag von 3 439 *M.*, sodass sich die Gesammtbetriebseinnahmen einschliesslich des Vortrages vom Vorjahre auf 30 699 *M.* stellen, denen Betriebsausgaben in Höhe von 24 530 *M.* gegenüberstehen. Es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 6 169 *M.*, der zur Erhöhung der verschiedenen Fonds verwendet bezw. auf das neue Betriebsjahr übertragen wird.

— **Einrichtung von Güterwagen für den Fahrradtransport.** Bekanntlich hat die bayerische Staatseisenbahnverwaltung aus Anlass des kürzlich in München abgehaltenen deutschen Radfahrerkongresses 25 gedeckte Güterwagen behufs Beförderung von Fahrrädern besonders einrichten und mit der Aufschrift „Fahrradtransport München“ versehen lassen. Die Einrichtung dieser Wagen (Aufhängevorrichtung) hat sich bestens bewährt und da die Absicht besteht, dieselben für die Folge beizubehalten und auf Strecken verkehren zu lassen, auf denen starker Fahrradtransport besteht, wurden die Bahnstationen der sechs grössten Städte Bayerns beauftragt, an ihre vorgesetzten Oberbahnämter unverzüglich zu berichten, bei welchen Strecken und Zügen sich das Bedürfniss, so eingerichtete Wagen einzustellen, besonders geltend macht, unter gleichzeitiger Bezeichnung der Gegenzüge, in denen diese Wagen am vortheilhaftesten Beförderung finden können. Da die Fahrradwagen, soweit es deren eigentlicher Zweck gestattet, auch zur Beförderung von Gepäck und Eilgut mitverwendet werden dürfen, sind sie, auch wenn sie etwa in der einen Richtung für die Radbeförderung weniger in Betracht kommen sollten, thunlichst in solche Züge einzustellen, die starken Gepäck- oder Eilgutverkehr haben.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli wurden bei einer Bahnlänge von 1 760,01 (1 753,88) Kilometer 2 810 881 Personen und 703 642 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 1 904 900 (1 751 692) Mark, aus dem Güterverkehre 2 478 800 (2 634 007) *M.*, aus sonstigen Quellen 418 000 (350 500) *M.*, zusammen 4 801 700 *M.*, gegen den gleichen Monat des Vorjahres mehr 65 501 *M.* Vom 1. April bis 31. Juli d. J. beträgt die Einnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 800 711 *M.*

— **Einnahmen der sächsischen Staatsbahnen.** Auf den sächsischen Staats- und den in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen wurden im Monat April d. J. befördert 5 611 880 Personen und 1 933 319 t Güter gegen 5 087 690 bezw. 1 860 193 in demselben Monat des Vorjahres. Die Einnahmen im April d. J. stellen sich zusammen auf 9 406 518 *M.*, d. i. um 227 075 *M.* mehr wie 1898. Die Gesammtsumme derselben betrug bis Ende April d. J. 34 536 587 *M.*, d. i. 1 224 646 *M.* mehr wie in demselben Zeitraum des Vorjahres.

— **Nord-Süd-Expresszug.** Mit Beginn des Winterfahrplanes 1899/1900 werden die Abgangs- und Ankunftszeiten des Nord-Süd-Expresszuges verlegt. In der Richtung nach Berlin wird der Expresszug über eine Stunde später in Verona abgehen und statt um 6 Uhr 54 Min. früh erst kurz vor 8 Uhr in Berlin eintreffen, wo die Anschlusszüge nach Hamburg und Petersburg (Nord-Express) noch erreicht werden. In der Richtung von Berlin wird der Expresszug um mehr als eine Stunde früher in Berlin abgehen, in München schon um 8 Uhr 40 Min. früh, in Verona um 6 Uhr früh eintreffen.

— **Deutscher Levanteverkehr über Hamburg.** Mit dem 1. Oktober d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Juli 1896 ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr in Kraft, demzufolge wegen Erhöhung der von der deutschen Levantelinie eingerechneten Hamburger Vermittelungsgebühren in den meisten Tarifklassen Frachtvertheuerungen eintreten, daneben kommen aber auch für viele Ausfuhrartikel Frachtermässigungen zur Durchführung. In dem Tarife haben sowohl neue Verbandshäfen wie auch neue Verbandsstationen wieder Aufnahme gefunden. (Vergl. die Bekanntmachung auf S. 1111/12 d. Ztg.)

— Ueber die **Fortsetzung der Untermainkanalisation bis Aschaffenburg** fand kürzlich dem „Würzburger Generalanz.“ zufolge zu Aschaffenburg unter dem Vorsitze des Kommerzienraths Dessauer eine Sitzung des dortigen Gremiums für Handel, Fabriken und Gewerbe statt, welcher ausser den Gremialmitgliedern noch Bürgermeister Hofrath v. Medicus, Handelskammer-

sekretär Dr. Kittel, Betriebsingenieur Heubach, der Wasserstrassenreferent des Oberbahnamtes Würzburg und der Bauamtmann Fleischmann von Aschaffenburg beiwohnten. Es wurde die Ausarbeitung eines eingehenden Berichtes an das Ministerium des Innern über die wirthschaftlichen Vortheile der Untermainkanalisation durchberathen und beschlossen.

— **Schienenlieferung für Kiautschou.** Demnächst werden, wie die „Wes.-Ztg." meldet, Vertreter des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft den Emdener Hafen besichtigen, um festzustellen, ob eine Ladung von 80 000 t deutscher Eisenbahnschienen, die die genannten Gesellschaften nach Kiautschou zu schaffen haben, von Dortmund durch den Kanal nach Emden befördert werden und von dort aus die Dampfer mit den 80 000 t nach Kiautschou abgehen können.

— **Personalnachrichten.** Der grossherzoglich hessische Regierungsrath Burger, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., ist infolge seiner Ernennung zum Mitglied und Rath der grossherzoglichen Oberrechnungskammer aus dem Eisenbahndienste ausgeschieden.

Geheimer Baurath Schulenburg, früher Direktor des Eisenbahnbetriebsamtes in Dortmund, und Baurath Kielhorn, früher Mitglied des Eisenbahnbetriebsamtes in Posen, sind gestorben.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Sonntagsruhe im Güterverkehre.** Bekanntlich wurde auf Veranlassung des Eisenbahnministeriums im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen sowie der meisten grösseren Privatbahnen ab 1. März d. J. für die Dauer des schwächeren Verkehres die Einschränkung des Güterzugverkehres an Sonn- und einzelnen Feiertagen in ähnlichem Umfange wie im Vorjahre durchgeführt. Angesichts der ausserordentlichen Steigerung, welche sich im Güterverkehre und vor allem im Kohlenverkehre geltend macht, sahen sich zunächst die Aussig-Teplitzer Eisenbahn sowie die österreichische Nordwestbahn veranlasst, mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums ab 20. d. Mts. die Sonntagsruhe im Güterverkehre ausser Kraft zu setzen. Die übrigen Privatbahnen, welche die Sonntagsruhe im Güterverkehre eingeführt haben, sowie die Staatsbahnen dürften wohl gleichfalls bald durch die Steigerung des Verkehres in die Zwangslage versetzt werden, zur Aufhebung der Sonntagsruhe im Güterverkehre zu schreiten.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Die Baubewegung auf den österreichischen Eisenbahnen im Juni d. J. gestaltete sich, sowohl was die Inangriffnahme des Baues neuer Lokalbahnen, als auch die Vollendung des Baues von Lokalbahnlinien betrifft, recht lebhaft. Zu den am 1. Juni im Bau befindlich gewesenen 270,6 km Hauptbahnen kamen im Monate Juni 27 km weitere Hauptbahnlinien, dagegen sind durch Eröffnung neuer Hauptlinien 12,7 km abgefallen, so dass Ende Juni 284,9 km Hauptbahnen im Bau verblieben. An Lokalbahnen standen am 1. Juni 713,8 km im Bau. Hiervon sind 122,1 km durch Bauvollendung abgefallen (darunter die untere Wienthallinie der Wiener Stadtbahn 7 km, die Lokalbahn Strakonitz-Breznitz 49,7 km, dann die elektrischen Strassenbahnen in Pilsen 10,2 km und Graz 16,8 km). Dagegen sind durch den Baubeginn 65,9 km Lokalbahnen zugewachsen (darunter die Theilstrecke Karlswald-Johannesthal 5,9 km und die Verbindungsbahnen in Reichenberg 4,1 km der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, dann die Lokalbahnen Stankau-Ronsperg 19,6 km und Gmünd-Litschau sammt Flügel 36,3 km). Es verblieben sonach am Schlusse des Monates Juni 657,6 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Prioritäten der Südbahngesellschaft.** Unter den verschiedenartigen Vorschlägen, welche der Verwaltung der Südbahn von den Komitees gemacht worden waren, die sich zur Verbesserung der Lage der Aktionäre gebildet hatten, befindet sich auch der Antrag, die Kotirung der 3 % Prioritäten an der Pariser Börse, welche sehr bedeutende Kosten verursacht, aufzuheben und sie in Brüssel zu erwirken, wo die Gebühren hierfür sich wesentlich niedriger stellen. Auch dieser Antrag entspringt, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" hervorhebt, lediglich der Unkenntniss der verwickelten Verhältnisse der Südbahn. Die Gebühren in Paris, welche, auf die 3 % Prioritäten aufgetheilt, 30 Cts. für das Stück ausmachen, sind nämlich in dem von den Zinsscheinen dieser Prioritäten vorgenommenen Abzuge von 2 Frcs. enthalten und wurde auf Grund des seinerzeit mit dem Kurator dieser Prioritäten abgeschlossenen Vergleiches vereinbart, dass irgend eine Ersparniss in Bezug auf diese Auslage ausschliesslich den Prioritäten zu gute zu kommen hätte. Die Aktionäre hätten sonach aus einer Aufhebung der Kotirung in Paris keinerlei Gewinn zu erwarten, denn um die etwaige Ersparniss aus diesem Titel würde sich lediglich der Abzug von den Prioritätenkupons verringern. Der Versuch, hier einseitig gegen den geschlossenen Vergleich vorgehen zu wollen, hätte nur die sofortige Bestellung eines Kurators und unnütze Prozesse zur Folge.

— **Erhöhung der Bezüge der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Der mit 1. Oktober v. J. durchgeführten Erhöhung der Bezüge der Staatsbeamten folgt mit 1. September d. J. auch eine Aufbesserung der Bezüge der Staatsdiener. Die Bezüge der Staatseisenbahnbediensteten, auf welche sich obige Maassnahmen nicht erstrecken, sollen, wie aus einer halbamtlichen Mittheilung hervorgeht, gleichfalls noch in diesem Jahre die in der That dringende Neuregelung erfahren. In dieser Richtung sind bekanntlich schon seit geraumer Zeit Verhandlungen zwischen den betheiligten Ministerien im Zuge. Die Regelung wird, wie im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses am 24. Januar d. J. mitgetheilt wurde, sich nicht blos auf die Beamten, sondern auch auf die Unterbeamten und Diener erstrecken, somit das gesammte ständige Personal der österreichischen Staatsbahnen umfassen.

Das Eisenbahnministerium hat zum Zwecke der Klarstellung des Gegenstandes eine umfassende Ausarbeitung hergestellt, welche im Finanzministerium einer eingehenden Erwägung unterzogen wurde und dort Mitte Juli den Gegenstand einer Berathung mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums gebildet hat. Die Verhandlung wird derart zum Abschlusse gebracht werden, dass — der Zusage der Regierung gemäss — die Gehaltsaufbesserung noch vor Jahresschluss zur Wirksamkeit gelangt.

— **Elektrischer Betrieb auf österreichischen Lokalbahnen.** Aus Prag wird gemeldet, dass das Eisenbahnministerium eine wichtige Neuerung auf den staatlichen Lokalbahnen plane, nämlich die Einführung des elektrischen Betriebes der Personenzüge. Diese sollen nur aus zwei bis drei Wagen bestehen, wobei sich die Möglichkeit ergeben würde, zahlreichere Züge verkehren zu lassen. Der erste Versuch soll auf der zu erbauenden Lokalstrecke Tabor-Bechyn gemacht werden. Die Güterzüge würden nach wie vor mit Dampfkraft befördert werden.

— **Verlängerung der Kremsthalbahn.** Der in Oberösterreich seit längerer Zeit gehegte Wunsch einer Verlängerung der Kremsthalbahn über Windischgarsten, Spittal und den Pyhrnpass ist nun seiner Verwirklichung näher gerückt. Es hat sich nämlich die Staatseisenbahnverwaltung bereit erklärt, die erforderlichen Vermessungsarbeiten durch ihre eigenen Organe vornehmen zu lassen, und es hat bereits das hierzu bestimmte Personal die Arbeit in Angriff genommen.

— **Lokalbahn Lundenburg-Broczko.** Der Abschluss der Verhandlungen wegen Konzessionirung der Lokalbahn Lundenburg-Broczko an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn steht dem Vernehmen nach demnächst bevor. Die Konzessionsbedingnisse sind bereits vereinbart und es handelt sich lediglich noch um die endgültige Feststellung einiger auf die Steuerfrage bezüglicher Bestimmungen des Konzessionsentwurfes. Die Ertheilung der Konzession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist daher in kürzester Zeit zu gewärtigen.

— **Eisenbahn Kimpolung-Dornawatra.** Das Protokollarübereinkommen, betreffend die Konzessionirung dieser für die Bukowina äusserst wichtigen Eisenbahn (vergl. Nr. 62 S. 1058 d. Ztg.), ist jüngst im Eisenbahnministerium unterzeichnet worden und steht die Konzessionsertheilung an die Aktiengesellschaft der Bukowinaer Lokalbahnen unmittelbar bevor.

— **Beschaffung von Güterwagen für die ungarischen Staatsbahnen.** Die ungarischen Staatsbahnen haben neuerlich bei den fünf ungarischen Wagenfabriken 300 Güterwagen mit dem Ablieferungstermin 30. September d. J. in Bestellung gebracht. Bezüglich der Konstruktion der Wagen wurde den Wagenfabriken vorgeschrieben, dass die Bremswagen mit Sternräderpaaren zu versehen sind, hingegen die Wagen ohne Bremse mit Schalengussrädern neuester, vervollkommneter Konstruktion ausgestattet werden müssen; ferner sind die Einrichtungen für Militär- und Pferdetransporte, sowie diejenigen für Getreidetransporte „alla rinfusa" mitzuliefern.

— **Wagenladungsverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen wurden im Monat Juli 163 117 Wagenladungen Parteigut aufgegeben, um 6 % weniger als im Juli 1898, welcher Ausfall durch den Rückgang des Getreideverkehres wie auch durch die im allgemeinen ungünstigere Geschäftslage verursacht wurde; auch Kohle,

Eisen, Steine und Holz weisen einen geringeren Verkehr auf, während Mehl, Erze, lebende Thiere, Heu und Zucker in grösserer Menge zur Aufgabe gelangten. Von Beginn des Jahres bis Ende Juli wurden 1 167 480 Wagenladungen aufgegeben, noch immer um 2.6 % mehr, als in dem entsprechenden Zeitabschnitt des Vorjahres. Von der Steigerung entfällt der grösste Theil auf Getreide und Mehl.

— Die **Lokalbahn Budapest-St.-Lörincz** wurde mittelst Nachtrag zu ihrer Konzessionsurkunde zur Vornahme der Umgestaltung ihrer bisher mit Dampfkraft betriebenen Linie auf elektrischen Betrieb, zur Erweiterung der bisherigen Spurweite auf 1,435 m, zur Legung des zweiten Gleises im Bereiche der bestehenden Linie und zum Ausbau der projektirten Flügelbahn Kis-Pest-Kossuthfalva-Erzsebétfalva ermächtigt. Die Baukosten dieser Arbeiten sind mit 1 199 000 fl. veranschlagt. Die höchste Fahrgeschwindigkeit der Züge ist auf 40 km in der Stunde festgesetzt.

— **Elektrische Strassenbahn in Oedenburg.** Der Gemeinderath der Freistadt Oedenburg hat den Beschluss gefasst, durch Gewährung eines namhaften Zuschusses zu den Baukosten, unentgeltliche Ueberlassung von städtischen Grundstücken, Zugestehung der Benutzung der städtischen Strassen für die Gleiseanlagen usw., den Bau einer im Bereiche Oedenburgs herzustellenden Strasseneisenbahn mit elektrischem Betriebe zu fördern. Von dem projektirten Strassenbahn- bezw. Lokalbahnnetze in Oedenburg und Umgebung soll vorerst die Verbindung zwischen den Bahnhöfen der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt und der Südbahn und von dieser abzweigend ein nach den Hauptverkehrsrichtungen im Bereiche der Stadt sich verzweigendes Netz ausgeführt werden.

— An dem im nächsten Jahre in Paris stattfindenden **VI. internationalen Eisenbahnkongress** werden sich auch österreichische und ungarische Eisenbahnfachmänner als Berichterstatter über eine grössere Anzahl der auf der Tagesordnung des Kongresses stehenden Fragen aus den verschiedenen Zweigen des Eisenbahnwesens betheiligen. Nachstehend folgt eine Liste der österreichischen und ungarischen Berichterstatter unter Angabe der ihnen zur Berichterstattung zugewiesenen Fragen:

I. Sektion (Bau der Bahn und Bahnerhaltung): Regierungsrath Ast, Baudirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Schienenverbindungen), Gerstner, Oberinspektor der Staatseisenbahngesellschaft (Schneeschutzvorkehrungen), von Leber, Sektionsrath im Eisenbahnministerium (Bau und Erprobung eiserner Brücken), Oberbaurath Hohenegger, Baudirektor der österreichischen Nordwestbahn (Zusammenstellung der verschiedenen Neigungen des Profils), Baron Engerth, Inspektor der Staatseisenbahngesellschaft (Wandern der Schienen);

II. Sektion (Zugförderung und Betriebsmittel): Abeles, Inspektor der ungarischen Staatsbahnen (Zugförderung mit zwei Lokomotiven), Schulzenhöfer, Hofrath im Eisenbahnministerium (Bremsen und Kuppelung der Personen- und Güterwagen), Marx, Verkehrsdirektor der ungarischen Staatsbahnen (Tragfähigkeit der Güterwagen);

III. Sektion (Betrieb): Ministerialrath Banovicz, Direktor der ungarischen Staatsbahnen (Zugbeleuchtung), Wurzler, Inspektor der ungarischen Staatsbahnen (Anwendung des Fernsprechers), Spitz, Oberinspektor der Staatseisenbahngesellschaft (Mittel zur Verhinderung von Zusammenstössen durch entlaufene Wagen);

IV. Sektion (allgemeine Angelegenheiten): von Löhr, Abtheilungsvorstand der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Clearingstellen oder Liquidationsbüreaus), Szajbely, Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen (Sammelgüter), Röll, Ministerialrath im Eisenbahnministerium (fachliche Ausbildung der Eisenbahnbeamten, Aufnahme- und Beförderungsbedingungen), Prahacz, Inspektor der ungarischen Staatsbahnen (Erleichterungen bei der Zollbeschau);

V. Sektion (Sekundär- und Kleinbahnen): Ingenieur Ziffer, Präsident der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Einfluss der Sekundärbahnen auf den öffentlichen Wohlstand), Ingenieur Schüler, Subdirektor der Südbahn (Kreuzung von Hauptbahnen durch Sekundärbahnen).

## Vereinsausland.

— Die belgische Staatsbahnverwaltung hat am 24. d. Mts. ihre erste **elektrisch** betriebene Linie **Mons-Boussu** dem öffentlichen Betrieb übergeben.

— **Bahnfrevel auf der Strecke Brüssel-Sterpenich.** Wie der „Köln. Ztg." aus Arlon gemeldet wird, entdeckten bei der Suche nach Wilddieben in dem Gemeindewalde von Aye Gendarmen in der Nacht zum 21. d. Mts. auf dem Gleise der Brüssel-Luxemburger Bahn eine schwere Eisenstange, die quer über die Schienen gelegt und an diesen mit eisernen Ketten befestigt worden war. Die Gendarmen hatten noch gerade Zeit, das Hinderniss vor Ankunft des Ostende-Baseler Expresszuges zu beseitigen.

— **Schweizerische Generalabonnements.** Die Begünstigungen, welche den Besitzern jener Fahrtausweise gewährt werden, mehren sich beständig. Der Zeitung „Schweizer Bahnen" zufolge haben bis jetzt folgende ausserhalb des Verbandes stehende Gesellschaften Preisermässigungen gewährt: die Rhätische Bahn 20 %, die Arth-Rigibahn 25 %, die Vitznau-Rigibahn 20 %, die Rigi-Scheideggbahn 20 %, die Freiburg-Murtenbahn 20 %, die Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein 50 %, die Dampfbootgesellschaft auf dem Genfer See 50 %.

— Wir hatten in einer Anmerkung zu dem in Nr. 59 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz über die **schweizerischen Generalabonnements** den schweizerischen Verwaltungen empfohlen, nach dem Vorgange Württembergs für diese Generalabonnements die Bezeichnung „Landeskarten" einzuführen. Hiergegen wendet sich die Zeitung „Schweizer Bahnen" mit dem Bemerken, dass die jetzt übliche Bezeichnung eine leicht verständliche sei und den Vorzug habe, der französischen und italienischen Benennung (abonnements généraux, abonamenti generali) zu entsprechen. „Alle Nichtdeutschen werden ‚Generalabonnement' besser verstehen als ‚Landeskarte', das mit ‚Landkarte' fast zu viel Aehnlichkeit hat, und die Deutschen verstehen beide Ausdrücke gleich gut. Offenbar beruht der Vorschlag auf der Annahme, das Wort ‚Fahrkarte' sei in der Schweiz schon eingebürgert. Diese Annahme ist unrichtig. Selbst der urchigste Deutschschweizer verlangt eben ein ‚Billet' und nicht eine ‚Karte'."

Wir können hierauf nur erwidern, dass nach unserer Ansicht für die Wahl eines Ausdruckes es nicht in erster Linie maassgebend sein kann, ob er auch in einer fremden Sprache verstanden wird; dieser kann man nur in ihr selbst gerecht werden, nicht aber, indem man die eigene Sprache bei ihr Anlehen machen lässt, auch da wo es nicht nöthig ist.

Die Antwort der „Schweizer Bahnen" zeigt uns, dass in ihrem Kreise der Sinn für die Reinhaltung der deutschen Sprache von entbehrlichen Fremdworten noch nicht so lebhaft ist, wie wir es wünschen möchten. Gerade aber in der Schweiz, in der durch die staatliche Verbindung mit französisch und italienisch redenden Bevölkerungen die deutsche Sprache besonders von fremden Beimischungen bedroht ist, wäre die Pflege ihrer Reinheit besonders nöthig und erfreulich! In Deutschland ist es dank dieser Pflege gelungen, das auch hier schon völlig eingebürgerte Wort „Billet" aus dem Eisenbahnwesen zu verdrängen und durch die deutsche „Fahrkarte" oder kurz „Karte" zu ersetzen.

— **Schweizerische Eisenbahnen.** Nachdem im Fall der Centralbahn vom Bundesgericht die Streitfragen, betreffend die Festsetzung des Reinertrages, im Falle der Nordostbahn die Streitfragen, betreffend das Anlagekapital entschieden worden sind, betrachtet man es nach der „N. Zürich. Ztg." als sehr wahrscheinlich, dass das Bundesgericht über die noch anhängigen gleichartigen Rekurse der Jura-Simplonbahn und der vereinigten Schweizerbahnen nicht zu entscheiden brauche, da eine Verständigung zwischen den beiden Gesellschaften und dem Bundesrathe nun leicht sei. Ueber den Rekurs der Gotthardbahn muss dagegen das Bundesgericht wahrscheinlich einen Entscheid fällen, weil dort noch mehrere Streitfragen, betreffend die Reinertragsrechnung, zu entscheiden sind.

— **Wechsel in der Leitung der italienischen Mittelmeerbahn.** Der Aufsichtsrath der italienischen Mittelmeerbahn genehmigte in seiner am 25. d. Mts. abgehaltenen Sitzung das Rücktrittsgesuch des Generaldirektors Massa, der in den Ruhestand zu treten wünscht, und ernannte an seiner Stelle den bisherigen ersten Vizedirektor Ingenieur Oliva.

— Wie die „Frankf. Ztg." meldet, sind nach dem griechischen Blatte „Neologos" die Verhandlungen der Regierung mit dem **Syndikat Batignolles** wegen der **Piräus-Larissa Bahn** dem Ab-

schluss nahe. Das Syndikat erhalte die vollendeten Theilstrecken, das vorhandene Material und die Berechtigung, die Bahn innerhalb eines bestimmten Zeitraumes auszunutzen. Die Kosten betragen etwa 90 000 000 Drachmen; die Regierung übernimmt für 15 000 000 Drachmen Aktien der Gesellschaft und hat, falls die Bahn nicht die verbürgten 13 000 Drachmen für das Kilometer ergibt, unter Aufsicht der Finanzkontrole den Ausfall zu decken.

Im Gegensatz zu allen bisherigen Eisenbahnlinien Griechenlands, die ausnahmslos schmalspurig sind, ist die neue Linie normalspurig projektirt. Ob die türkische Regierung den Anschluss derselben an das türkische Eisenbahnnetz gestatten wird, bleibt nach wie vor zweifelhaft, und die wichtige Frage einer Eisenbahnverbindung Griechenlands mit dem mitteleuropäischen Eisenbahnnetz also noch weiter in der Schwebe; immerhin bedeutet die endliche Fertigstellung der Bahnstrecke einen bedeutenden Fortschritt für das gesammte Verkehrswesen des Landes.

— **Die anatolische Bahngesellschaft** hat in den letzten Tagen der Pforte die Anzeige, betreffend die Absendung der Kommission zum Studium der Linienführung und der Rentabilität der projektirten Eisenbahnverbindung über Bagdad zum persischen Golf gemacht. An der Spitze der Kommission steht bekanntlich der beurlaubte Generalkonsul Stemrich in Konstantinopel, als Fachmänner gehören ihr die beiden Erbauer der bestehenden anatolischen Linie, der württembergische Baurath von Kapp und der preussische Eisenbahnbauinspektor Mackensen an. Die Abreise ist für Mitte September anberaumt. Es ist noch nicht endgültig entschieden, ob die Pforte, wie ursprünglich beabsichtigt wurde, den Unterstaatssekretär im Finanzministerium, Rauffauf, der Kommission beigeben wird.

Die anatolische Baugesellschaft hat vor kurzem dem Bautenministerium die Pläne für den Bau des Schiffsanlegeplatzes in Haidar-Pascha (dem Abgangsorte der anatolischen Eisenbahn am Bosporus) vorgelegt. Es ist somit endgültig beschlossen, dass dieser in Haidar-Pascha und nicht in Skutari erbaut werden wird, da die Pforte den Termin, welcher für die Wahl zwischen den beiden Orten festgesetzt war, ohne irgend eine Einwendung verstreichen liess.

Mit der anatolischen Bahn ist jetzt auch das 130 km östlich von Konstantinopel gelegene Adabasar, einer der hauptsächlichen landwirthschaftlichen Mittelpunkte Kleinasiens, durch eine 8 km lange Eisenbahn verbunden worden. Bisher konnten die Erzeugnisse der genannten Stadt nur mittelst einer schlechten Strasse zu der grossen Verkehrsader gelangen.

— **Trajekt Kappelskar-Hangö.** Wenn die transsibirische Eisenbahn vollendet ist, muss der Bahnverkehr zwischen Ostasien und Westeuropa seinen Weg durch Deutschland nehmen. Dass er von dieser Linie abgelenkt werden könnte, schreibt der „Hamb. Corresp.“, wird man sich nicht leicht vorstellen können, und doch tauchen schon dahingehende Pläne auf. Anscheinend hat der englische Konkurrenzneid einen Weg gefunden, um den Verkehr von und nach Asien wenigstens zum Theile von Deutschland ablenken zu können. Dazu wird berichtet: Der Plan, den von Ostasien nach England und Amerika bestimmten Waaren einen kürzeren Weg zu sichern, als es der Durchgang durch Deutschland ist, scheint mehr und mehr an Halt zu gewinnen. Die schwedische Regierung soll geneigt sein, eine Eisenbahn von Stockholm nach Kappelskar, dem östlichsten Punkte Schwedens, zu bauen, der den Eisenbahnen an der finnischen Küste am nächsten liegt. Mächtige Dampffähren sollen den Transport zwischen Hangö und Kappelskar sichern. Der berühmte Eisbrecher „Jermack“, den die Russen haben bauen lassen, würde selbst im Winter einen regelmässigen Verkehr gestatten. Dieser phantastische Plan ist wohl noch weit von seiner Ausführung, aber er zeigt wieder einmal in schärfstem Lichte, auf welche Projekte die Engländer verfallen, um der gefürchteten deutschen Konkurrenz Abbruch zu thun.

— **Verbindung des russischen und finländischen Bahnnetzes und Bau der Bahn Uleåborg-Torneå.** Es ist ja bekannt und hat namentlich in letztverflossener Zeit die Aufmerksamkeit auch ausserrussischer und finländischer Kreise auf sich gelenkt, dass die russische Staatsregierung augenblicklich mit besonderem Eifer mit der Russifizirung des Grossfürstenthums Finland beschäftigt ist. Bisher hat man in Russland jedoch sein Augenmerk auf Schule, Kirche, Militär und allgemeine Verwaltung gerichtet, dagegen die Finländer in wirthschaftlicher Beziehung frei schalten lassen.

Aber auch hier ist die Axt an die Selbständigkeit Finlands gelegt, auch hier sollen die Finländer dem grossen Russland sich organisch angliedern und aus ihrer Abgeschlossenheit herausgerissen werden, die sie bisher zum Wohle ihrer engeren Heimath sorglich gewahrt hatten. Zu dem Zwecke war auch bisher noch kein direkter Anschluss an das russische Eisenbahnnetz vorhanden. Neuerdings haben sich aber die Verhältnisse insofern geändert und die Russen haben ein direktes Interesse an einer unmittelbaren Verbindung des russischen und finländischen Eisenbahnnetzes, seit an der Murmanküste der Katharinenhafen gegründet worden ist und dieser eine direkte Verbindung mit dem Innern des Reiches erhalten soll.

Um dieses zu erreichen, wird, wie der „Swet“ mittheilt, von den finländischen Bahnen der Bau einer Brücke über die Newa bei St. Petersburg verlangt.

„Als die Frage des Baues der Newabrücke“, so schreibt der „Swet“, „von der russischen Regierung gestellt wurde, suchten die Finländer die Ausflucht, dass die Brücke zu theuer zu stehen kommen werde, dem armen Finland über die Mittel ginge. Auch diese Ausrede ist unbegründet.“

Aus dem offiziellen Rechenschaftsberichte der finländischen Eisenbahnen für das Jahr 1896 ginge hervor, dass die finländischen Bahnen eine sehr gute Reineinnahme brächten. Im Jahre 1896 habe sie mehr als 7 000 000 ℳ betragen, im Zeitraume von 1873—1896 über 25 000 000 ℳ.

„Es ist also“, folgert der „Swet“, „etwas vorhanden, womit man die Newabrücke bauen kann, die sich ausserdem durch die Zunahme der Frequenz und des Ertrages der Bahn bezahlt machen wird.

Die Newabrücke wird auf Befehl der Regierung gebaut werden. Schweren Herzens werden die Finländer ihr Schienennetz mit dem allgemeinen russischen verbinden müssen. Das Ergebniss werden neue Vortheile sein, die ihnen zufallen.“

Ob diese Schlussfolgerungen zutreffen, mag dahingestellt bleiben, jedenfalls geht aus dem Vorgange, der auch sonst in der russischen Presse in gleichem Sinne behandelt worden ist, hervor, dass die Eisenbahnpolitik Finlands in Zukunft nicht mehr allein den wirthschaftlichen Bedürfnissen des Grossfürstenthums Rechnung zu tragen hat, sondern dass sie sich auch nach denen des ganzen Staates zu richten haben wird.

Dass dieser Gesichtspunkt mit Nachdruck vertreten wird, obgleich Finland seine Bahnen selbst baut, geht auch daraus hervor, dass der von Finland beschlossene Bau der Bahn Uleåborg-Torneå russischerseits beanstandet worden ist. Die „Moskowskija Wedomosti“ schreiben dazu:

„Der Bau der Linie Uleåborg-Torneå, wird in den Senats- und Landtagsgesuchen damit begründet, dass die Güter während des Winters einen Zugang zum Ozean haben müssten. Dieses ist aber erst dann möglich, wenn in Schweden die Strecken Luleå Ofoten und Luleå-Gellivare*) erbaut sind. Vor der Beendigung dieser schwedischen Bahnstrecken ist es natürlich verfrüht und gewagt, mit dem geplanten Bahnbau zu beginnen; die Finländer haben sich jedoch durch diese Erwägung nicht abhalten lassen, um nur die Festigung des Bandes mit dem ‚liebenswürdigen Nachbar‘ zu erreichen.

Nun hat aber im vorigen Monat die Eröffnung des Katharinenhafens stattgefunden und auf Grund eben dieser angeführten Argumente des Landtags und Senats erschiene es als das Klügste, den Gedanken an die Torneå-Uleåborger Bahn ganz fallen zu lassen und sich der unvergleichlich viel umfassenderen und fruchtbareren Idee zuzuwenden, nach welcher Petersburg durch eine ununterbrochene, durch Finland führende Linie mit der Murmanküste zu verbinden wäre. In harmonischer Weise würden hier die besonderen Vortheile der Grenzmark mit den allgemeinen Interessen des ganzen Staates zusammenfallen. Die Zweigbahn Uleåborg-Torneå braucht nur Finland (und auch das ist problematisch), oder, genauer gesagt, ein gewisser Theil Finlands; die Linie Petersburg-Kuopio- (oder Joensuu) Katharinenhafen mit einer Brücke über die Newa bei St. Petersburg aber braucht ganz Russland, Finland eingeschlossen. Der Bau könnte daher vielleicht auf gemeinsame Kosten des russischen und finländischen Fiskus ausgeführt werden, ähnlich wie die Linie Helsingfors-Petersburg im Jahre 1870 mit Hilfe einer Subsidie aus der allgemeinen Staatsrentei gebaut wurde.“

— **Die Schwarzmeereisenbahn.** Die Vorerhebungen und Vorarbeiten im Gebiete zwischen Noworossiisk und Ssotschi (Nordost-Ufer des schwarzen Meeres) über Tuapse für den Bau einer Eisenbahnlinie sind zur Zeit beendigt. Ihre Ergebnisse lauten sehr günstig. Man war bei Beginn dieser Arbeiten der Meinung, dass mit Rücksicht auf die ausserordentlich schwierigen Geländeverhältnisse nur die Erbauung einer schmalspurigen Bahn angängig wäre. Gegenwärtig ist jedoch durch die Vorarbeiten festgestellt worden, dass nicht nur eine schmal-, sondern auch eine breitspurige Eisenbahnlinie gebaut werden kann. Nunmehr werden weitere Erhebungen von Ssotschi bis Ssuchum angestellt. Wenn eine Bahnlinie überhaupt gebaut wird, so wird sie an der Schwarzmeerküste angelegt. Mit der Schaffung der Bahn würde sich der Handel und die Industrie des westlichen Kaukasus und zugleich auch der Wohlstand der Küstenbewohner bedeutend heben.

---

*) Anm. d. Schriftl. Die Bahn Luleå-Gellivare ist seit vielen Jahren im Betriebe, die Weiterführung nach der Ofotenbucht längst im Bau.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 1. Mai d. J. für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnete, früher bereits als Schleppbahn betriebene 6,04 km lange Strecke Friedburg-Lengau-Schneegattern der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Eröffnung der Theilstrecke Brandis-Seelingstädt b. Brandis für den Personen- und Gepäckverkehr.**

Die am 10. Dezember v. J. für den Wagenladungsverkehr eröffnete 10,27 km lange Theilstrecke Brandis-Seelingstädt b. Brandis der königlich sächsischen Staatseisenbahnen wird am 1. Oktober d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. September d. J. wird der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Elmshorn-Hvidding zwischen den Stationen Itzehoe und Wilster gelegene Haltepunkt Heiligenstedten für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Heiligenstedten und Itzehoe 3,15 km und zwischen Heiligenstedten und Wilster 6,56 km.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Reitzenhain-Flöha, zwischen den Verkehrsstellen Reifland und Grünhainichen bei Station 399 + 28 R. F. errichtete neue Haltepunkt Flossmühle für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Eröffnung der neuen Eisenbahnstrecke „Roman-Pleven (Plevna)".**

Die fürstlich bulgarische Staatsbahn theilt uns amtlich mit, dass sie am 30. Juli 1899 die 82 km lange Strecke Roman-Pleven, d. i. eine Theilstrecke ihrer Centralbahn Sofia-Schumen-Kaspitschau, dem öffentlichen Verkehre übergeben hat.

Es können daher vom Tage der Eröffnung vorerwähnter Eisenbahnstrecke Eil- und Frachtgüter von und nach den auf dieser Strecke zwischenliegenden neuen Eisenbahnstationen Karlukovo, Tscherven-Breg, Telich und Pleven aufgenommen werden.

Budapest, am 2. August 1899. (2294)
Die Direktion.
der kgl. ungarischen Staatsbahnen.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September d. J. wird im diesseitigen Bezirk der Haltepunkt Betkenhammer, zwischen Jastrow und Plietnitz belegen, in eine Haltestelle umgewandelt und mit der Befugniss zur selbstständigen Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.), die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif, sowie in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Der Fahrkartenverkauf findet vom genannten Zeitpunkte ab nicht mehr durch den Zugführer, sondern durch die Haltestelle statt. Gepäck wird abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 24. August 1899. (2295)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Aenderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Stationsbezeichnung „Südende-Lankwitz" in „Südende" und die Stationsbezeichnung „Lankwitz-Victoriastrasse" in „Lankwitz" geändert.

Berlin, den 24. August 1899. (2296)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Güterverkehr.

Die durch den Nachtrag 8 zum Gütertarif der Gruppe I eintretende Erhöhung von Entfernungen und Sätzen zwischen Maldeuten und Neustettin, Klausaschacht und Nordenburg, Altwieck und Tütz, Schübben-Zanow und Juitersee sowie Stolpmünde und Kruggen gelten erst vom 15. Oktober d. J. ab.

Bromberg, den 26. August 1899. (2297)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 wird der Nachtrag I zum ostdeutschen Gütertarif (Gruppe I/II) eingeführt, durch welchen der frühere ostdeutsche Gütertarif vom 1. April 1895 im ganzen Umfange aufgehoben wird.

Der Nachtrag enthält ausser Berichtigungen und bereits früher veröffentlichten Ergänzungen nnd Aenderungen:

a) Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Frankenau, Heilsberg, Sallwarschienen, Seeburg und Tollnigk des Bezirks Königsberg, die vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Landsberg i. Ostpr.-Rothfliess Gültigkeit erlangen (voraussichtlich 1. Oktober d. J.).
b) Neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Lasswitz des Bezirks Posen (ebenfalls gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab).
c) Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Landsberg in Ostpr., Sangnitten und Wildenhoff des Bezirks Königsberg, die auch erst mit Betriebseröffnung der unter a genannten Neubaustrecke Gültigkeit erhalten.
d) Neue Ausnahmesätze für den Verkehr von Zielenzig des Bezirks Posen im Ausnahmetarif 6 b für Braunkohlenbriketts bei Aufgabe von mindestens 20 000 kg.
e) Neue Ausnahmefrachtsätze für Neufahrwasser (Zollinland) als Empfangsstation im Seehafenausnahmetarife E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen.
f) Die Aufhebung der für die Station Karolinegrube R. O. U. E. des Bezirks Kattowitz im Ausnahmetarife 17 für Zink etc., sowie in den Seehafenausnahmetarifen L a für Rohblei etc. und M für Zink etc. vorgesehenen Frachtsätze (ab 15. Oktober 1899), und
g) die gleichfalls erst ab 15. Oktober d. J. Gültigkeit erlangende Aufhebung der im Ausnahmetarife 9 S (Schiffsbaueisen) für die Empfangsstation Neusalz a. O. vorhandenen Frachtsätze.

Der Nachtrag ist durch Vermittelung der Fahrkartenausgabestellen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 23. August 1899. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).**

Am 1. Oktober d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juli 1896 ein

neuer Tarif für den oben bezeichneten Verkehr in Kraft. Von den Aenderungen werden folgende hervorgehoben:

In den meisten Tarifklassen treten infolge Erhöhung der von der deutschen Levantelinie eingerechneten Hamburger Vermittelungsgebühren Frachtvertheuerungen ein, wovon jedoch Versandstationen mit bestimmten weiteren Entfernungen von **Hamburg** nicht betroffen werden. Daneben kommen aber auch für viele Ausfuhrartikel Frachtermässigungen, zum Theil recht erhebliche, zur Durchführung. Als Verbandshäfen sind neu aufgenommen: Algier, Nikolajew, Mariopul, Taganrog, Novorossisk, Batum, Trapezunt und Samsun. Ferner treten einige neue Verbandsstationen hinzu.

Die Frachterhöhungen und Verkehrseinschränkungen kommen erst vom 11. Oktober d. J. ab in Anwendung.

Der Tarif wird Ende September zum aufgedruckten Preise durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen und die deutsche Levantelinie in Hamburg zu beziehen sein. Bis dahin ertheilt das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung nähere Auskunft.

Altona, den 24. August 1899. (2299)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab wird die Haltestelle Reichshofen Werk der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die um 6 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Merzweiler zu Grunde zu legen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. August 1899. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterr. - ungar. - bayer. Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.**

Mit Wirksamkeit vom 15. September d. J. treten im Ausnahmetarife Nr. 50 für Hopfen Frachtänderungen ein.

Insoweit damit Frachterhöhungen verbunden sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Oktober 1899 in Kraft.

München, den 27. August 1899. (2301)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.**

Mit Wirksamkeit vom 15. September d. J. gelangen für die Beförderung von „Mauer- und Dachziegeln aus gewöhnlichem Ziegelmaterial" von Blisowa-Bischofteinitz nach Arnschwang, Cham, Kötzting, Kothmaissling und Waldmünchen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 26. August 1899. (2302)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Berlin - Stettin - mitteldeutscher, ostdeutsch-mitteldeutscher, nordwestdeutsch - mitteldeutscher, Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer und niederdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. September d. J. wird die Station **Zerbst als Versandstation** in die Ausnahmetarife

a) Nr. 9 für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Küsten- und Binnenstationen,
b) E für Eisen und Stahl im Verkehre nach den Seehafenstationen,
c) E 1 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Berlin - Stettin - mitteldeutschen, ostdeutsch-mitteldeutschen, nordwestdeutsch-mitteldeutschen und niederdeutschen Verbandsgüterverkehr,
d) E und E 1 im oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehre

einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (2303)

Halle a. Saale, den 24. August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
für sämmtliche betheiligte Verwaltungen.

**Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.**

Am 15. September d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 1 neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) von Hohenberg, Ischl, St. Egydi am Neuwalde, St. Pölten und Türnitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Aschersleben, Cöthen, Deuben b/Zeitz, Halle a/S., Herzberg am Harz und Magdeburg in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 24. August 1899. (2304)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Deutsch - dänischer Verbandsgütertarif, Heft 2 via Vamdrup und Hvidding-Vedsted.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden

a) in Anlehnung an die für den internen Verkehr durch Nachtrag I des deutschen Eisenbahngütertarifs vom 1. April 1899 eingeführten Tarifermässigungen mehrere Artikel — darunter Kleie, Oelkuchen, Reisabfälle etc. — in eine niedrigere Tarifklasse versetzt,
b) soweit die zu a) in Frage kommenden Artikel in den Ausnahmetarifen 3, 5 und 8a aufgeführt stehen, daselbst gestrichen

und

c) hiermit verbundene Berichtigungen der Artikelverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 und 4 vorgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, sowie das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 24. August 1899. (2305)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

**Schlesisch-sächsischer Thierverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten für die Beförderung von Vieh in einzelnen Stücken und in Wagenladungen zwischen Station Mehltheuer der sächsischen Staatseisenbahnen und den Stationen Jarotschin, Krotoschin, Pleschen, Sandberg und Szoldry des Direktionsbezirks Posen direkte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 24. August 1899. (2306)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Württemb.-schweizer. Güterverkehr.**

Auf 1. September d. J. gelangt ein neuer Tarif Theil II, 3. Heft (Verkehr mit der Central- und Westschweiz) zur Ausgabe. (Zu vergl. Bekanntmachung in Nr. 48 v. 28. Juni d. J.)

Stuttgart, den 24. August 1899. (2307)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.**

Am 1. September 1899 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XX, enthaltend u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Jürgesbruch und Toenisheide des Direktionsbezirks Elberfeld und Station Wengern des Direktionsbezirks Essen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 und des Seehafenausnahmetarifs D für Eisen und Stahl von Station Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S für Schiffsbaueisen nach Station Lüneburg, ferner Aufhebung der für die Station Venlo Km bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Eisen etc. der Ausnahmetarife 9, 9 S und des Seehafen-Ausnahmetarifs D mit Wirkung vom 15. Oktober 1899 ab.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zn haben.

Essen, den 22. August 1899. (2308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 7 des diesseitigen Binnengütertarifs für Wegebaumaterialien erhalten vom 1. September d. J. ab eine andere Fassung.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 25. August 1899. (2309)
Die Direktion der prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

**Oesterr. - ungar. - bayer. Eisenbahnverband.**

Gütertarif Theil II Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Im Ausnahmetarif Nr. 50 für Hopfen treten ab 5. September l. J. theilweise geänderte Frachtsätze in Kraft.

München, im August 1899. (2310)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 wird zum Gruppentarif III (Berlin-Stettin) ein Nachtrag 10 ausgeben. Er enthält neben sonstigen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Gross-Mokratz, Himmelpfort, Lychen, Misdroy, Neu-Placht, Paculent, Rehberg und Warnow. Exemplare des Nachtrags können durch die Güterabfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 22. August 1899. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.**

Am 1. September d. J. erscheint zum Kohlentarif Nr. 2 der Nachtrag IV, welcher Frachtsätze für die Stationen

Kapellen-Niederhorbach und Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen enthält. (2312)
St. Johann-Saarbrücken, 23. Aug. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**
Am 1. September d. J. treten an Stelle und unter Aufhebung des seitherigen Tarifs ein neuer Gütertarif (Heft 1), sowie der Nachtrag 8 zum Gütertarif (Heft 2) in Kraft. Der Gütertarif (Heft 1) umfasst den Verkehr zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Münster, Elberfeld, Essen, Köln u. St. Joh.-Saarbrücken einerseits und den Stationen der Bentheimer Kreisbahn, der Dortmund-Gronau-Enscheder, Eisern-Siegener, Georgsmarienhütten-, Krefelder, Meppen-Haselünner und westfälischen Landes-Eisenbahn, ferner den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der holländischen, niederländischen Staats- und nordbrabant-deutschen Eisenbahn andererseits, sowie den Verkehr der vorgenannten Privatbahnen unter sich. Der Nachtrag 8 zum Gütertarif (Heft 2) enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen unter II. A, B, D, E und F des Gütertarifs, Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene, sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für mehrere Stationen der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Frankfurt a/M., Halle, Hannover, Magdeburg, Mainz, der Bentheimer Kreisbahn und der westfälischen Landeseisenbahn. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Oktober d. J. ab gültig. Die in den Gütertarif (Heft 1) und den Nachtrag 8 zum Gütertarif (Heft 2) aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Abdrücke des Tarifs und des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen käuflich zu haben.
Münster, den 23. August 1899. (2313)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Die Station Biblisheim der Reichseisenbahnen wird vom 1. September d. J. ab in den Ausnahmetarif Nr. 28 (für Mineralölrückstände) der Hefte 2 und 4 des Verbandsgütertarifs als Versandstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Strassburg, den 22. August 1899. (2314)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Im südostpreussischen Gütertarif treten am 1. September 1899 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Benkheim, Bodschwingken, Buddern einerseits und Grajewo, Pillau, Prostken andererseits in Kraft; gleichzeitig werden die Entfernungen zwischen Angerburg, Perlswalde, Nordenburg einerseits und Grajewo, Lyck, Prostken andererseits ermässigt.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (2315)
Königsberg i/Pr., den 22. August 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien etc. über Wien Donauuferbahnhof.**
Die im Tarif vom 1. April 1895 auf Seite 12, letzter Absatz, angegebenen Kataraktenzuschläge für die in der Zeit vom 15. August bis zum Schlusse der Schifffahrt in Wien Donauuferbahnhof auf die Schiffe übergehenden Sendungen kommen fortan nicht mehr zur Erhebung. Dagegen werden vom 1. September d. J. ab für alle die regulirte Kataraktenstrecke passirenden Sendungen die im Nachtrag II zum Frachtentarif der I. k. k. priv. Donaudampfschifffahrtsgesellschaft vorgesehenen Schifffahrtsgebühren am „Eisernen Thor“ erhoben. Dieselben sind bei den betheiligten Dienststellen und den Auskunftsbüreaus zu erfahren.
Breslau, am 25. August 1899. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**
Mit sofortiger Gültigkeit wird für Steine, wie im Spezialtarif III, Ziffer 1 genannt, und für Sand in Ladungen von 10 000 kg im Verkehr von Wertheim nach Buchen ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.
Karlsruhe, den 25. August 1899. (2317)
Gr. Generaldirektion.

**Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.**
Zum 1. September d. J. wird die Station Ebelsbach-Eltmann der bayerischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.
Hannover, den 22. August 1899. (2318)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.**
(Anwendung der Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B nach Szczakowa trs.)
Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 bis auf weiteres, längstens jedoch bis zur Durchführung im Tarifwege, gelangen die im obgenannten Verkehre vorgesehenen Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B, für Sammelladungen nach Szczakowa transit bei Sendungen nach sämmtlichen Stationen des russischen Verkehrsgebietes zur Anwendung.
Wien, am 24. August 1899. (2319)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr.**
Für Bein- und Steinnüsse treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| nach Stauding . . . . | 107 ₰ |
| „ Zauchtel . . . . | 118 „ |
| Von Schönpriesen-Umschlag | |
| nach Stauding . . . . | 102 ₰ |
| „ Zauchtel . . . . | 113 „ |
| Von Dresden-Elbkai | |
| nach Stauding . . . . | 136 „ |
| „ Zauchtel . . . . | 147 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, am 24. August 1899. (2320)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Elbeumschlagsverkehr.**
Für Getreide etc. (Ausn.-Tarif Nr. 1), welches nach Hamburg oder Harburg bestimmt ist, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Grammat-Neusiedl | 155 ₰ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | |
| von Grammat-Neusiedl | 150 „ |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Grammat-Neusiedl | 191 „ |
| Für Kleie und Oelkuchen: | |
| Nach Dresden-Elbkai | |
| von Grammat-Neusiedl | 177 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, am 25. August 1899. (2321)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**
(Ausnahmefrachtsätze für Maschinentheile [auch zerlegte Maschinen] für den Verkehr mit den Stationen Hronow und Nachod.)
Mit Gültigkeit vom 10. September 1899 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 gelangen für Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinenobertheile), bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 und 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief zwischen den Stationen Hronow und Nachod einerseits und den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen andererseits direkte Frachtsätze, welche bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung

gebracht werden können, im Kartirungswege zur Einführung.

Wien, am 25. August 1899. (2322)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

Der neue Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Fahrzeugen sowie von Leichen im Nord-Ostsee-Eisenbahnverbande tritt nicht, wie unterm 21. Juli d. J. bekannt gemacht, am 1. September, sondern erst am 1. Oktober d. J. in Kraft.

Altona, den 25. August 1899. (2323)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

## 6. Verdingungen.

Der Bau von 68 Arbeiter-Miethswohnungen nebst Nebenanlagen bei den Bahnhöfen Bredelar, Marburg, Eichenberg, Göttingen und St. Andreasberg soll einschliesslich Materiallieferung, entweder zusammen in einem Loose oder nach den vorgenannten Orten getrennt und zwar unter Anwendung des Abrechnungsverfahrens, vergeben werden.

Verdingungstermin Sonnabend, den 16. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im technischen Büreau, Schomburgstr. 9, von wo auch die Verdingshefte zum Betrage von je 2 ℳ. und bestellgeldfrei zu beziehen sind. Bei Anforderung der Verdingshefte ist anzugeben, für welche Orte dieselben gewünscht werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cassel, den 20. August 1899. (2324)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge;
II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppich-, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Borden, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn;
III. Glas- und Thonwaaren, darunter Oelbehälter, Laternengläser, Glas-Tafeln, -Trichter, -Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge;
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampfer, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Ocker, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmennige, Gold-Bronze und feines;
V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Häute, Felle, Riemen, Bimssteine, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer;
VI. Papier und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel, Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schwämme, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 19. September 1899“ versehen spätestens

Dienstag, den 19. September 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf. Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 26. August 1899. (2325)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Wir bedürfen:

1. 4 Triebachsen für die Lokomotiven Nr. 37—52.
2. 12 Triebradsterne aus Stahlfaçonguss für Lokomotiven Nr. 37—52.
3. 8 Tenderradsterne aus Stahlfaçonguss.
4. 10 Wagenradsätze.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen können auf dem Büreau des Unterzeichneten eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote, den Preis pr. Stück und die kürzeste Lieferfrist enthaltend, sind mit entsprechender Aufschrift verschlossen und frei bis längstens 15. September 1899, Vormittags 10½ Uhr, an den Maschineningenieur der Main-Neckarbahn in Darmstadt einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. Wahl unter den Anbietern bleibt vorbehalten.

Darmstadt, im August 1899. (2326)

Der Maschineningenieur.

Die Arbeiten und Lieferungen zur schlüsselfertigen Herstellung eines 6-Familienhauses nebst Nebengebäude in Ohra sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 2,00 ℳ. von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstellung von Hochbauten in Ohra“ versehenen Angebote sind bis zum 11. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 25. August 1899. (J2327)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Zu beschaffen sind:

1. 447,25 t (etwa 500 000 Stück) Laschenschrauben Profil V, (einschl. 180 000 Stück mit 115 mm Bolzenlänge),
2. 10,00 t (etwa 18 500 Stück) Laschenschrauben Profil IV L D,
3. 100,00 „ (etwa 77 000 Stück) Mutterschrauben, 25 mm stark,
4. 607,50 „ (etwa 1 500 000 Stück) gewöhnliche Schraubennägel,
5. 68,25 „ (etwa 150 000 Stück) lange Schraubennägel und
6. 30,00 „ (etwa 85 000 Stück) besondere Schraubennägel für Leitschienen.

Die Materialien unter 1, 3, 4 und 5 sind je zur Hälfte vom 1. November 1899 bis 31. März 1900 und vom 1. April bis 15. Juli 1900, die unter 2 und 6 vom 1. November 1899 bis 15. April 1900 anzuliefern.

Je ein Abzug der Lieferungsbedingungen kann mit Angebotsformular für 50 ₰ von unserer Hauptkasse in Dresden, Wienerstrasse 4, Westflügel, bezogen werden.

Die Preisangebote sind für jede Materialsorte einzeln in das Angebotsmuster einzuschreiben und versiegelt mit der Aufschrift

„Angebot von Kleineisen“

spätestens den 25. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei unserem Oberbaubüreau hierselbst, Wienerstrasse 4, postfrei einzureichen.

Dresden, am 25. August 1899. (2328)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

---

## 7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Eisenbahnwerkstätten zu Elberfeld, Langenberg und Siegen lagernden Altmaterialien und Materialienabfälle, als: Kupfer, Messing, Rothguss, Radreifen, Spiralfedern, Abfälle von Stahl, Schmiedeeisen und Gusseisen, Drehspähne von Eisen und Stahl, Blechschrott, sollen öffentlich verkauft werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf alte Werkstattsmaterialien“ an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 13. September d. J., Vormittags 11 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt, und wird der Zuschlag bis zum 27. September d. J. einschliesslich ausgesprochen werden. Angebotbogen mit Verkaufsnachweisung und Verkaufsbedingungen können gegen Einsendung von 25 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst postfrei bezogen, auch in den Geschäftszimmern der eingangs erwähnten Eisenbahnwerkstätten eingesehen werden.

Elberfeld, den 23. August 1899. (2329)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 8. Vermischte Bekanntmachungen.

**1 Personenwagen**

II./III. Klasse, normalspurig, 3,75 m Radstand, mit Heberleinbremsvorrichtung, ohne Heizanlage frei Station Perleberg zu verkaufen.

Angebote werden bis zum 10. September d. J. erbeten.

Perleberg, den 28. August 1899. (2330)

Betriebsvorstand der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 67. | 2. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Motorwagen und ihr Einfluss auf das Verkehrsleben.

Von W. Berdrow.

Der Motorwagen, wenn man darunter jedes selbstthätig auf gewöhnlichen Strassen sich bewegende Gefährt versteht, ist bekanntlich älter als die Lokomotive, denn während die erste Adhäsionslokomotive im Jahre 1813 auf einer Cornwallschen Kohlenzeche in Betrieb gesetzt wurde und vorher der Eisenbahnbetrieb auf Schienen nur mit Hilfe von Pferden stattfand, wurde schon 1785 durch den genialen Mechaniker Murdoch, den späteren Mitarbeiter von Watt und Bulton in der Fabrik zu Soho, in Redruth ein kleiner dampfgetriebener Strassenbahnwagen in Bewegung gesetzt, und mit einer grösseren Strassenlokomotive, die er etwa 1802 erbaute, fuhr Richard Trevethik auf den damals jämmerlichen Strassen Cornwalls von Lands End nach Plymouth. Stephenson's Thätigkeit sehen wir dagegen erst im Jahre 1814 beginnen.

Gegenwärtig hat die Bedeutung der Motorwagen und des Automobilismus oder Selbstfahrerwesens in einem Maasse zugenommen, wie es vor wenigen Jahren kein Mensch geglaubt hätte. Sowohl die Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge, als der Umfang ihrer Verwendung auf den verschiedensten Gebieten sind in reissend schneller Zunahme begriffen. Wenn auch das Eisenbahnwesen von diesem neuesten Sport (und man wird bald aufhören müssen, nur von einem Sport zu sprechen) nicht unmittelbar berührt wird, so gibt es doch schon jetzt mittelbare Beziehungen zwischen beiden Gebieten genug, und man sieht deutlich, dass sich diese im Laufe weniger Jahre noch vermehren werden. So kann denn das Selbstfahrerwesen, abgesehen von dem Interesse, das es als Sport in den Fach- und in den höchsten Laienkreisen besitzt, dasjenige des Eisenbahners noch in besonderem Maasse beanspruchen. Ein Widerstreit der beiderseitigen Interessen ist hier noch weniger als beim Radfahrwesen zu befürchten. Ist eine Schmälerung des Eisenbahnverkehres durch einige Millionen bis jetzt im Betriebe befindlicher Fahrräder keineswegs eingetreten, so ist sie vom Selbstfahrer, dessen Anschaffungskosten, zwischen 3000 und 30000 ℳ schwankend, vorläufig noch seinen Gebrauch als Eigenfuhrwerk ganz auf die begüterten Kreise beschränken, erst recht nicht zu erwarten. Dagegen kann die Rolle, die dem Rade für den Einzelverkehr als Zubringer zur Eisenbahn aus ländlichen Bezirken nicht mehr abzuerkennen ist, durch den Motorwagen, sobald er in den Dienst des öffentlichen Verkehres treten wird, in weit höherem Maasse ausgeübt werden, da der grösste Fehler des ländlichen Omnibusverkehres, die langsame Beförderung und mit ihr auch die seltene Fahrgelegenheit, durch den Selbstfahreromnibus gar bald beseitigt werden wird. Sehen wir weiter unten zu, in welchem Umfange diese Aussichten schon heute zur Thatsache zu werden beginnen, und werfen wir vorher einen Blick auf die Entwickelung des Motorwagens für den Einzelverkehr, für dessen technische Vollendung gegenwärtig jedes Opfer gebracht wird. Gerade die auf diesem Felde erzielten Fortschritte werden ihre Rückwirkung auf die Entwickelung des öffentlichen Selbstfahrerwesens bald erkennen lassen.

Die grössten Ereignisse auf diesem Gebiete sind gegenwärtig der Erfolg der letzten französischen Motorwettfahrt zwischen Paris und Bordeaux und die Berliner Automobilausstellung des September, die unter dem Ehrenpräsidium des Staatssekretärs von Podbielski in den Räumen des Exerzirhauses in der Karlstrasse und der gegenüber liegenden Kaserne stattfinden und ein in der Umgegend Berlins jedenfalls noch nicht dagewesenes Selbstfahrertreiben im Gefolge haben wird. Mit besonderem Interesse sieht man natürlich der Motorpromenadenfahrt von Paris nach Berlin entgegen, welche zu dieser Gelegenheit in grossem Umfange vom französischen Automobilklub ins Werk gesetzt wird, und besonders als Vorläufer der nächstjährigen Fahrt Paris-Berlin-Petersburg eines leichten politischen Anstriches nicht entbehrt.

Aber kommen wir zu der erwähnten Wettfahrt auf der historischen Strecke der französischen Rad- und Motorrennen, deren Erfolg in diesem Jahre selbst die kühnsten Erwartungen

der Optimisten übertroffen hat und, wenn er auch etwas beklemmende Vorstellungen bezüglich der künftigen Sicherheit des Chausseeverkehres mit sich bringt, doch der gegenwärtigen Motorwagentechnik alle Ehre macht. Das Rennen, das 1895 und 1896 noch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit des Siegers von 24–25 km bestritten wurde, ist schon im vorigen Jahre vom Baron Knyff in 15 Stunden und 15 Minuten oder mit 37 km Durchschnittsgeschwindigkeit gewonnen worden. In diesem Jahre fuhr derselbe Sportsmann die 565 km lange Strecke in 11 Stunden 50 Minuten und wurde trotzdem von dem Sieger Charron in einem Motorwagen von 12 PS um 7 Minuten geschlagen. Die Zeit des vorjährigen Siegers wurde nicht allein durch mindestens zehn 8—15 pferdige Motorwagen, sondern auch durch vier leichte Motorräder überholt und somit festgestellt, dass selbst die letzteren mit ihren verhältnissmässig schwachen Maschinen heuer den vorjährigen Motorwagen, sei es durch die Geschicklichkeit und Erfahrung der Lenker, sei es durch die Zuverlässigkeit der Maschine und des Zündungsmechanismus, überlegen sind. Wenn man auch weit entfernt ist, ein so rücksichtsloses Drauflosjagen mit Eisenbahngeschwindigkeit auf offener Landstrasse zu billigen (bei dem es übrigens auch diesmal wieder trotz des Startens von 65 Wagen und Motorrädern ohne einen ernsthaften Unfall abgegangen zu sein scheint), so kann man doch nicht anders als die Kraft und Ausdauer dieser Maschinen und die Geschicklichkeit und Kaltblütigkeit ihrer Lenker bewundern. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des zuerst ankommenden Gefährtes belief sich während der 11¾ stündigen Fahrt auf reichlich 48 km, diejenige des schnellsten Motorrades auf 42,25 km. Dagegen stieg die Höchstgeschwindigkeit der Motorräder mehrfach auf 45—49 km, und von den schnellsten Motorwagen wurde eine Geschwindigkeit von 60 km über eine Stunde, eine solche von 61,5 km über eine halbe Stunde und eine solche von 63 km während reichlich einer Stunde beibehalten. In den bergigen Theilen des Weges erwies sich sogar das oft gering geschätzte Motorrad dem maschinenkräftigen Wagen überlegen. Uebrigens war der Sieger bei der Beendigung der Fahrt der Ansicht, dass er den Weg „ohne den Ostwind, den Regen und einen Pneumatikdefekt“ in 10 Stunden hätte beendigen können. Man darf sich also für die nächstjährige Fernfahrt neue Ueberraschungen versprechen. Entfällt auch ein Theil des Verdienstes an diesen hervorragenden Leistungen auf die unübertroffene Beschaffenheit der französischen Strassen, so haben doch diesjährige deutsche Rennen gezeigt, dass auch bei uns jetzt schon ganz andere Zeiten als früher erzielt werden. Bei der Automobilfernfahrt zwischen Mainz und Coblenz, die der Westdeutsche Automobilklub am 14. Juli veranstaltet hatte, erreichte der Sieger, der 70 jährige französische Industrielle Baron de Dietrich, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 41 km, der zweite, Fritz Held, in einem Wagen der Mannheimer Motorwagenfabrik Benz & Co. eine solche von 35 km. Dabei sind die mächtigen, besonders für Rennzwecke gebauten Dietrichwagen mit 20 pferdigen, die meisten deutschen Wagen dagegen nur mit 8 pferdigen Motoren versehen, und während die letzteren für 8 000 ℳ. verkauft werden, stellen sich erstere auf 30 000 Frcs. Allerdings wurden die französischen Wagen, die eine Schnelligkeit bis zu 70 km erreichen können, wohl durch die deutschen Strassenverhältnisse an der Entfaltung ihrer ganzen Leistungsfähigkeit gehindert.

Eine Grenze scheint es in der Erzielung ungeheurer Geschwindigkeiten für die Motorwagen noch weniger zu geben, als für die Lokomotiven. Finden letztere in der Festigkeit der Gleisanlage und in der Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden schliesslich gewisse Schranken, so ist das erste Hinderniss bei den Motorwagen nicht mehr vorhanden, und über ihre eigene Lebensgefahr sowie die der Strassengänger scheinen sich die Matadore des Selbstfahrerthums wenigstens in Frankreich selbstherrlich hinwegzusetzen, sonst wäre es nicht möglich, die unsinnigen Geschwindigkeiten zu erzielen, die dort kürzlich von einigen Sportgrössen erreicht sind. Dahin gehören besonders die auf elektrischen Motorwagen erzielten Rekords von Graf Laubat und von Jenatzy. Im Park von Achères legte ersterer 1 km bei stehendem Start, d. h. bei der Anfahrt vom Fleck, in 48⅗ Sekunden zurück, letzterer aber beim fliegenden Start, d. h. wenn der Wagen schon 1 km zurückgelegt und seine höchste Geschwindigkeit erreicht hat, in 34 Sekunden. Letzteres entspricht einer Schnelligkeit von 105 km in der Stunde, die denn doch auch von Lokomotiven nur in seltenen Fällen, wenn auch auf längere Strecken, erreicht wird. Diese Rennwagen, die man gelegentlich der Berliner Automobilausstellung auch bei uns wird bewundern können, besitzen ganze kleine Räder mit mächtigen Luftreifen und zur Aufnahme des Fahrers, der Maschine und der Akkumulatoren einen zugespitzten cigarrenförmigen Rumpf. Da sie für praktische Zwecke ihrer Herstellungs- und Betriebskosten wegen ganz unbrauchbar sind, so scheinen sie nur als passende Werkzeuge für eine neue Art von Aufsehen erregendem Selbstmord erfunden zu sein und ohne Zweifel wird man eines Tages hören, dass bei der Fortsetzung des edlen Wettstreites der eine oder andere dieser „Cracks“ sich Achsen, Felgen und Genick gebrochen hat. Für die Zuschauer war natürlich das Vorüberfliegen des Rennwagens mit seiner lebensgefährlichen Geschwindigkeit ein höchst angenehmer Kitzel, man sah das Gefährt, das den Boden gar nicht zu berühren schien, als einen kleinen Punkt am Horizont erscheinen, sich reissend schnell vergrössern und wie ein Wirbelwind vorbeifliegen, und selbst eine der berühmtesten Renngrössen des Radsports, der „fliegende Holländer“ Cordang, fühlte sich bei diesem Anblick zu einem bewundernden oder schaudernden „Godverdam!“ bemüssigt.

Lassen wir indessen diese Auswüchse, von denen ja noch kein neuer Sport und kaum ein neues Industrie- oder Verkehrsgebiet frei geblieben sind, auf sich beruhen. Es ist ja zweifellos, dass in kurzer Zeit die Entwickelung auch hier ruhigere Wege einschlagen und dass auf die Zeit der Automobilrennen ebenso sicher die vernünftige Pflege des Selbstfahrerverkehres folgen wird, wie der Radrennsport fast schon auf der ganzen Linie vom gesunden, den Körper stählenden Radlerthum abgelöst ist. In den Reihen der Industriellen hat sich die Anschauung längst Bahn gebrochen, dass mehr Werth auf die Gebrauchsfähigkeit, als auf die Renntüchtigkeit eines Motorwagens zu legen ist. Aber so lange sich Sportshelden finden, die auf einem 70 km-Wagen gern ihr Leben in die Schanze schlagen, wird man ihnen natürlich solche Wagen bauen, und die dabei gemachten Erfahrungen werden immerhin dem Selbstfahrerthum zu gute kommen. Die leichten zweisitzigen, 2–4 pferdigen Benzin- oder Petroleumwagen werden jetzt schon in allen Ländern in grosser Vollkommenheit hergestellt und ihr einziger Fehler ist noch der hohe Preis von 3 500–5 000 ℳ, der selbst vermögende Freunde des Selbstfahrerwesens von ihrer Anschaffung abschreckt. Sobald derartige Wagen für 1 500–2 000 ℳ. zu haben sein werden, und dahin wird es zweifellos früher kommen als die Fabrikanten selbst denken, ist das Selbstfahrerwesen eines ungeheuren Aufschwunges sicher. Zu gleicher Zeit werden aber auch, und das zum Heil unserer Lungen, die Strassen der grossen Städte von dem grössten Theile ihres widerwärtigen, aus einer verriebenen Mischung von Asphaltstaub und Pferdeabgängen bestehenden Staubes, der die Luft zum Athmen geradezu untauglich macht, befreit werden, denn bis dahin wird auch das Omnibus- und Droschkenwesen ebenso sicher dem Selbstfahrer anheimfallen, wie auf den Strassenbahnlinien das Pferd der Elektrizität immer mehr und mehr weichen muss.

So wahrscheinlich wie der Petroleummotor für das leichte Privatautomobil und für Fahrten auf weitere Entfernungen seine Ueberlegenheit behaupten wird, weil die Akkumulatoren das Gewicht unverhältnissmässig vergrössern und die Gelegenheit zum Laden der Batterie verhältnissmässig selten geboten wird, ebenso wahrscheinlich wird für den öffentlichen Verkehr innerhalb der Städte die elektrische Droschke und der elektrische Omnibus seine Vorzüge behalten. Hier liegen die Verhältnisse gerade umgekehrt. Auf das Gewicht kommt bei guten Strassen wenig an, die Ladung der Sammler lässt sich leicht erneuern und der

Elektromotor beansprucht, was im öffentlichen Fuhrwesen von Wichtigkeit ist, weniger Aufmerksamkeit und Pflege als der leichtere Petroleummotor. Ein Uebelstand des letzteren, der sich im privaten Gebrauch weniger bemerkbar macht, im öffentlichen Fuhrwesen aber zu grossen Unbequemlichkeiten führen würde, und der auch wohl zum Theil den Misserfolg der Gasstrassenbahnen verschuldet hat, ist seine Unfähigkeit, nach dem Stillstande ohne Nachhilfe anzugehen. Aus diesem Grunde sieht man häufig bei stillstehenden Petroleummotorwagen die Maschine weiter arbeiten und nur die Kuppelung zwischen ihr und den Laufrädern ausgeschaltet. Mehrfach hat dieses durchaus zu verurtheilende Verfahren dahin geführt, dass durch die Erschütterungen des Motors der Stellhebel zurückgefallen ist und das Gefährt sich ohne Insassen von selbst in Bewegung gesetzt hat, was dann natürlich mit Zusammenstössen, Unglücksfällen oder wenigstens mit der Beschädigung des Gefährtes zu enden pflegt. Die Beseitigung dieses Fehlers durch die Erfindung eines doppelt wirkenden Explosivmotors würde dem Petroleum- oder Benzinautomobil sehr zu statten kommen, eine zweite Verbesserung steht bevor in der Erhöhung der Wirksamkeit dieser Motoren durch die Verwendung von Sauerstoff oder sogenannte Lindeluft (50 % Sauerstoff, 50 % Stickstoff) zur Erzeugung des explodirenden Gasgemisches. Nach der jetzt gelungenen billigen Herstellung sowohl der flüssigen, sauerstoffreichen Luft, als auch des verdichteten Sauerstoffes sind weitere Anwendungsgebiete für diese nur erwünscht, und speziell für die Kraftvermehrung der Gas-, Benzin- und Petroleummotoren würde der Ersatz der atmosphärischen Luft mit ihrem werthlosen Stickstoffballast durch eine sauerstoffreichere Mischung vom grössten Vortheil sein.

Von der Einführung und den Aussichten des Automobilomnibus und der elektrischen Droschken im öffentlichen Fuhrwesen ist in diesen Blättern kürzlich mehrfach die Rede gewesen (vergl. Nr. 47 und 49 d. Ztg.), weshalb jetzt einige Bemerkungen über die Verwendung des Motorwagens für den Lastenverkehr in den Städten und für den Personenverkehr zwischen einzelnen Orten am Platze sein mögen. Der Gepäck- oder Frachtselbstfahrer, oder wie man ihn bei uns gewöhnlich bezeichnet, der Geschäftsmotorwagen, ist vor dem Personenautomobil in sofern im Vortheil, als von ihm nur eine mässige Geschwindigkeit verlangt wird, und auch die Ansprüche an Eleganz, Geräuschlosigkeit und Sauberkeit nicht entfernt dieselben sind wie bei einem Luxusfuhrwerk oder einer Motordroschke. Diese Gefährte sind deshalb sowohl in der Anschaffung als im Betriebe weit billiger, und in den Vereinigten Staaten werden Gepäckselbstfahrer von 5—6 Centner Tragkraft für 2400 ℳ verkauft, während die leichtesten zweisitzigen Wagen mindestens 4000 ℳ kosten. Auch diese Fuhrwerke legen auf den schlechtesten Strassen mindestens 12, auf guten 18—20 km zurück und sind den Pferden natürlich insofern überlegen, als sie nicht ermüden, sondern mit einmaliger Füllung 100—160 km am Tage zurücklegen können. In Berlin sind es ausser den Modemagazinen ganz besonders die Brauereien, die sich des Motorwagens bedienen, um ihren grossen Bestand an Zugpferden verringern zu können. Neuerdings hat man allgemein begonnen, kleine, kräftige Motorwagen als Vorspann für grössere Geschäftsfuhrwerke zu verwenden, einmal um mehr Platz für einen kräftigen Motor zu erhalten, dann um ihm je nach Bedarf verschiedene Wagenformen anhängen zu können. Oft ist die Lokomotive vierräderig, der Anhängewagen nur zweiräderig und vorn mit einem Haken oder Zapfen zum Einhängen in den Motorwagen versehen. Genau dieselbe Einrichtung sieht man im zierlichsten Maassstabe in den kleinen Korbwägelchen wiederholt, die jetzt zum Anhängen an Motordreiräder gebaut werden, und die man in noch kleinerem Maassstabe sogar an gewöhnliche Zweiräder anzuhängen beginnt. In der grössten Ausführung kehrt dieselbe Idee in den neuesten Automobilreisewagen und -Omnibussen der Franzosen wieder, deren Lokomotive aus einem Motorwagen mit Röhrenkessel und Dampfmaschine von 30—35 PS besteht, während der Anhängewagen in der Regel zwei kleine Zimmerchen, oft auch noch eine kleine Küche enthält. Diese Wagen werden von der Serpolletgesellschaft und anderen Automobilfabriken sowohl zum Verleihen als auch für den Gebrauch einzelner hervorragender Liebhaber des Reisesports gebaut und sind neuerdings sogar von kleineren Radlergesellschaften gleichsam als wanderndes Hotel auf längeren Fahrten mitgeführt worden. Der Preis eines solchen Reisewagens beläuft sich auf etwa 50000 Frcs. Derartige Gefährte sind es, in denen vorzugsweise die neuerdings beliebten Reisen um die Welt oder wenigstens über ganze Erdtheile gemacht werden. Auf eine solche hat sich z. B. augenblicklich ein Pariser Sportsmann, der russische Prinz Orloff, von London aus begeben.

Frankreich, das gelobte Land des Selbstfahrerwesens, ist es auch, wo man zuerst Schritte gethan hat, um durch die Einführung von Automobilzügen auf der Chaussee zwischen einzelnen Ortschaften die Thätigkeit der Eisenbahn zu ergänzen, wie man in den Grossstädten die Lücken des Strassenbahnnetzes durch den Omnibusverkehr auszufüllen sucht. Mit finanzieller Unterstützung der Regierung sind in den letzten Jahren schon verschiedene Automobillinien dieser Art theils zwischen einzelnen Ortschaften, theils zu ihrer Verbindung mit benachbarten Eisenbahnlinien eingerichtet worden, und eine weitere Vermehrung ist beabsichtigt. Es haben sich zu diesem Zweck mehrere grosse Gesellschaften gebildet und die geplanten oder in der Ausführung begriffenen Linien erstrecken sich sogar bis in die französischen Besitzungen in Afrika, wo u. a. eine neue Automobillinie von 85 km Länge zwischen Oran und Mostaganam projektirt ist. Auch in England, wo die Einführung der Motorfuhrwerke in den Verkehr von mehreren grossen Gesellschaften mit besonderem Nachdruck betrieben wird, sollen die grössten Typen selbstfahrender Wagen für den Güter- und Personenverkehr der Landstrasse Anwendung finden.

Sollte nicht diese Verwendung des Motorwagens, durch welche die Verbindung der kleinsten Städte und des platten Landes mit den Eisenbahnlinien ungemein erleichtert werden könnte, auch in Deutschland mehr gepflegt werden können? Allerdings ist bei uns auch die Motorwagenindustrie, wenigstens was den Bau so grosser für Chausseen und Steigungen brauchbarer Petroleumwagen betrifft, schwerlich bereits in der Lage, ein derartiges Vorgehen zu ermuthigen, denn man kann nicht leugnen, dass sich der Automobilbau trotz seiner bisherigen Erfolge immer noch im Versuchsstadium befindet und vielleicht noch unabsehbaren Verbesserungen entgegen geht. In Oesterreich, wo das Selbstfahrerwesen, von Wien ausgehend, in den letzten Jahren rasche Fortschritte gemacht hat, fängt auch der automobile Landstrassenverkehr bereits an, sich zu entwickeln. Durch mehrere Wett- und Gesellschaftsfahrten in die Thäler von Tirol ist es gelungen, das Motorwesen dort beliebt und die Bevölkerung der Einführung des Automobils als Landstrassenverkehrsmittels geneigt zu machen. Die erste Omnibuslinie nach diesem System soll demnächst zwischen Meran und Trafoi, die zweite zwischen Landeck und Trafoi eingerichtet werden. Man plant Gesellschaftswagen von 10 PS mit 15 bis 18 Sitz- und Stehplätzen und für eine dritte Linie zwischen Meran und Landeck einen Eilverkehr durch Postselbstfahrer, die neben dem Personenverkehr die Briefbeförderung übernehmen. Vergleicht man die geringen Kosten einer solchen Einrichtung mit den viel grösseren des Eisenbahnbaues in jenen Thälern, wo nur der Sommerverkehr von Belang ist und eine, wenn auch noch so sehnlich erwünschte Kleinbahn sich vielleicht nicht einmal rentiren und halten könnte, so kann man dem Eindringen der Selbstfahrer in die Alpenthäler, und nicht allein diejenigen Tirols, wohl eine Zukunft versprechen. Das grosse Interesse, welches dem öffentlichen Selbstfahrerwesen in Oesterreich entgegengebracht wird, erhellt aus folgendem, im niederösterreichischen Landtage im vorigen Winter vom Abgeordneten Schwarz eingebrachten und begründeten Antrag: „Der Motorwagen ist das Strassenverkehrsmittel der Zukunft, welches bei dem reich entwickelten niederösterreichischen Strassennetze es ermöglichen wird, auch

solche Gegenden wirthschaftlich zu erschliessen, in welchen wegen der geringeren Verkehrsdichte der Bau und Betrieb von Kleinbahnen mit allzu grossen Opfern verbunden wäre; der Werth dieses Verkehrsmittels wird schon jetzt vielfach erkannt: die österreichische Militärverwaltung benutzt eine Anzahl solcher Fahrzeuge zur regelmässigen Ueberführung grösserer Lasten; in einigen Theilen Deutschlands wird der Motorwagenverkehr durch die öffentlichen Körperschaften gefördert, und in Frankreich unterstützt die Staatsverwaltung eine Anzahl von Motorwagenlinien durch jährliche Beiträge. Nachdem auch in unserem Lande die Erzeugung von Motorwagen sowie die Einrichtung eigener Fabriken hierfür in Angriff genommen wurde, wird es sich empfehlen, die Förderung des Motorwagenverkehres im Interesse einzelner Landestheile zu erwägen. Es wird daher der Antrag gestellt: der Landesausschuss wird beauftragt, Studien zu veranlassen, und seinerzeit Bericht darüber zu erstatten, ob unter thätiger Beihilfe der technischen Landesämter die Schaffung von Motorwagenlinien für Personen- und Lastenverkehr, bezw. die Bildung einschlägiger Genossenschaften gefördert werden solle, ferner ob allenfalls auch die vorschussweise Leistung einer Zinsengarantie empfehlenswerth sei."

Das Anwendungsgebiet des Selbstfahrers ist mit den vorstehend gestreiften Erfolgen natürlich nicht erschöpft. Dass die Post, die nach anfänglichem Sträuben sich des Zwei- und Dreirades für den Eilbestelldienst, das Leeren der Briefkästen u. dergl. im weitesten Umfange bedient, sich die Vortheile des Motorwagens nicht entgehen lassen wird, zumal schon seit mehreren Jahren Versuche mit Selbstfahrern für die Packetbeförderung und den Briefaustausch zwischen den Postämtern angestellt worden sind, liegt auf der Hand. Ueber die Verwendung der Motorwagen für Militärzwecke haben sich Fachleute, so z. B. Oberstleutnant Layriz in der kriegstechnischen Zeitschrift, Hauptmann Wolf in einer österreichischen Fachzeitschrift, mehrfach ausgesprochen. (Vergl. auch den Bericht in Nr. 35 d. Ztg.) In Frankreich und Deutschland wurden Versuche in dieser Richtung bereits, und nicht ganz ohne Erfolg, gemacht. Auch in England wendet man dem Motorwagen für militärische Zwecke grosse Aufmerksamkeit zu. Hier ist u. a. ein 18 pferdiger Benzinselbstfahrer mit zwei Maximgeschützen und leichter Panzerung konstruirt worden, der wahrscheinlich für militärische Operationen in den Kolonien bestimmt ist.

Dass abgesehen von solchen ernsthaften Verwendungen der Motorwagen für alle Launen des Tages ge- oder vielmehr missbraucht worden ist, dass man ihn ebensowohl für Trauungen und Begräbnisse benutzt hat, um Aufsehen zu erregen, als man andererseits noch immer bemüht ist, das Gebiet seiner nutzbringenden Anwendung, z. B. im Dienste der Feuerwehr, zu vergrössern, ist selbstverständlich, doch haben wir hier keine Veranlassung, auf diese und ähnliche Modeauswüchse näher einzugehen.

---

### Schlusswort der Schriftleitung.

Wir glauben dem Selbstfahrerwesen für die Zukunft noch ein weiteres reiches Entwickelungsgebiet in seiner Anwendung auf die Eisenbahnen vorhersagen zu können. Das Bedürfniss für diese, namentlich für die Neben- und Kleinbahnen, ein auf Schienen laufendes omnibusartiges Gefährt zu schaffen, durch welches ein häufigere Beförderung auch bei geringer Personenzahl möglich ist, tritt immer von neuem gebieterisch auf und wir halten es für eine der wichtigsten Aufgaben der Verwaltungen, gerade in weniger bevölkerten Gegenden diesem Verlangen zu genügen.

Wie oft werden die Eisenbahnen mit Anträgen auf Einlegung neuer Züge bestürmt, für die vielleicht eine sichere Benutzung durch eine kleinere Anzahl von Personen vorhanden ist, denen aber wegen des Aufwandes, den ein eigentlicher Eisenbahnzug mit Lokomotive und Personenwagen mit sich bringt, beim besten Willen nicht genügt werden kann! Wir erinnern nur an die Schülerzüge, die oft für das Bildungsbedürfniss ländlicher Ortschaften geradezu eine Lebensfrage sind. Ferner an Spätzüge und zahlreiche andere Fälle, wo das Bedürfniss nach einer Beförderungsgelegenheit zweifellos vorhanden ist, aber wegen des Missverhältnisses zwischen Aufwand und Benutzung nicht befriedigt werden kann.

Zur Zeit betragen die Kosten eines Nutzkilometers (Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1897, Spalte 200 b) auf den deutschen Eisenbahnen noch 2,17 ℳ. Wenn wir von den Unterschieden zwischen Personen- und Güterbeförderung absehen, so werden also regelmässig bei einem Durchschnittsfahrpreis von 2,81 ₰ für das Personenkilometer (Spalte 145 f a. a. O.) 217 : 2,81 = rund 77 Personen einen Zug benutzen müssen, um dessen Selbstkosten aufzubringen! Auch wenn wir nur die reinen Zugförderungs- und Werkstättenkosten berücksichtigen, welche für das Nutzkilometer 61 ₰ betragen (Spalte 197 b a. a. O.), so sind immer noch 21 Personen erforderlich, um nur diese Kosten aufzubringen!

Zweifellos sind ja bei den billigen Omnibuszügen auf einfachen Bahnen die Kosten erheblich geringer, als die hier angegebenen Durchschnittsbeträge. Aber wenn man von der gewiss allgemein getheilten Ansicht ausgeht, dass der Fahrpreis der deutschen Bahnen nicht vertheuert werden darf, so ist es klar, dass die gleichzeitige Beförderung einer geringen Anzahl von Personen, nehmen wir an, durchschnittlich 10, mittelst eines Zuges für die Eisenbahnen erst dann ohne Verlust möglich ist, wenn die Selbstkosten dieser Beförderung nicht mehr als 10 × 2,81 = 28 ₰ betragen. Will man aber zu so geringen Beförderungskosten gelangen, so muss man von einem aus Lokomotive und Wagen bestehenden eigentlichen Zuge mit seiner kostspieligen Bedienung, seiner grossen todten Last, seinem theueren Material absehen und zum Eisenbahnomnibus gelangen.

Es fehlt ja nun nicht an höchst dankenswerthen Versuchen in dieser Richtung. Wir erinnern nur an den Rowan'schen Dampfwagen. Neuerdings sind namentlich die württembergischen Staatsbahnen hier bahnbrechend vorgegangen und bei den dort im Betriebe befindlichen Serpolletwagen und Daimlermotoren ist es denn auch nach den interessanten Mittheilungen des Präsidenten v. Balz im württembergischen Abgeordnetenhause (siehe Nr. 37 S. 643 d. lauf. Jahrg. d. Ztg.) gelungen, die Beförderungskosten auf 21,21 bezw. 18,30 ₰ für das Nutzkilometer zu ermässigen. Aber abgesehen davon, dass es sich hier um Versuche einer einzelnen Verwaltung handelt, die noch keine weitere Verbreitung gefunden haben, so glauben wir, dass auf diesem Gebiete nicht der Dampf, sondern die elektrische Kraft das Feld behaupten wird, wenn auch bisher der Akkumulatorenbetrieb noch zu theuer war. Wir gehen auf diesem Gebiet zweifellos noch ungeahnten Vervollkommnungen entgegen. Schon jetzt ist ja die elektrische Kraft in den meisten Städten zu beschaffen und es wird wohl, wenn ein Jahrzehnt vergangen ist, kaum eine grössere Ortschaft, kaum eine wichtigere Eisenbahnstation in Deutschland vorhanden sein, die einer elektrischen Kraftanlage entbehrt. Dann ist die Speisung eines Akkumulatorwagens, der die Eisenbahn befährt, möglich. Der elektrische Akkumulatorenbetrieb scheint uns für solche „Eisenbahnselbstfahrer" namentlich deshalb geeignet, weil seine Bedienung einfach ist, die zu entnehmende Kraftmenge jederzeit geregelt werden kann, weil eine Leitung der Bahn entlang dann entbehrlich, vor allem aber weil er nicht an eine in regelmässigen Zeiträumen wiederkehrende Zugfolge gebunden ist.

Doch mag es den Fortschritten der technischen Wissenschaft gelingen, für unsere Frage noch andere Lösungen zu finden, das glauben wir schon jetzt aussprechen zu können: die Entwickelung des jetzt auf die Strassen der Städte und des

Landes beschränkten Selbstfahrerwesens zeigt den Eisenbahnen den Weg, auf dem es gelingen wird, auch auf ihnen häufigere Beförderung geringer Personenzahlen einzurichten. Drei, vier Züge des Tages, wie sie jetzt auf unseren Neben- und Kleinbahnen im ganzen die Regel bilden, genügen nicht; Selbstfahrer, die durchschnittlich nur mit etwa 10—20 Personen besetzt sind, müssen ohne Erhöhung der Fahrpreise auf den Eisenbahnen nach regelmässigem Fahrplan befördert werden und dadurch ihnen ein neues Feld für die Ausbreitung von Bildung und Wohlfahrt erringen!

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten April bis Juni d. J. vorgekommenen **Verspätungen auf den grösseren deutschen Eisenbahnen** (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung ist folgendes zu entnehmen:

| | |
|---|---|
| Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete | 46 |
| deren Gesammtlänge Ende Juni d. J. | 41 137 km |
| davon zweigleisig | 15 469 „ |
| Befördert wurden: | |
| Schnellzüge | 83 610 |
| Personenzüge | 809 749 |
| gemischte Züge | 367 119 |

Geleistet wurden:

| | im ganzen | im Tagesdurchschnit | auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt |
|---|---|---|---|
| Zugkilometer | 56 691 005 | 622 978 | 1 378 |

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

| | im ganzen | gegen das Vorjahr |
|---|---|---|
| Züge | 9 588 | — 3 558 |
| und zwar durch: | | |
| Abwarten verspäteter Anschlusszüge | 5 611 | — 1 274 |
| Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst | 3 977 | — 1 284 |
| Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf: 1 000 000 Zugkm | 70 | — 27 |
| Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug | 4 775 | — 1 147 |

— Den im Mai 1886 zwischen dem Deutschen Reiche, Frankreich, Italien, Oesterreich - Ungarn und der Schweiz getroffenen **Vereinbarungen über die technische Einheit im Eisenbahnwesen** waren nach und nach alle übrigen Staaten des europäischen Festlandes, die normalspurige Eisenbahnen besitzen, mit Ausnahme Russlands und der Türkei beigetreten. Nach einer Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. August dieses Jahres hat sich jetzt — wie wir schon in Nr. 65 S. 1089 d. Ztg. kurz mittheilten — auch Russland, und zwar hinsichtlich der einzigen dort vorhandenen normalspurigen Bahn, der Warschau - Wiener Eisenbahn nebst der Zweigbahn nach Lodz, angeschlossen. Für Deutschland kommt dabei bekanntlich der Uebergang Thorn-Alexandrowo in Betracht.

— **Breslau - Warschauer Eisenbahn.** Wie verlautet, hat das russische Ministerium der Verkehrsanstalten das von der Bauverwaltung der Warschau-Wiener Eisenbahn ausgearbeitete Bauprojekt Warschau-Kalisch genehmigt. Die endgültige Entscheidung über den Bau selbst, den Betrieb usw. soll noch in diesem Herbst erfolgen und die Verhandlungen mit den preussischen Eisenbahnbehörden bezüglich der Verbindung der neuen Strecken mit den anschliessenden preussischen Bahnlinien sollen bereits eingeleitet sein. Wenn sich diese Nachricht bewahrheitet, dürfte die Breslau - Warschauer Eisenbahn nun endlich zu der lange ersehnten Verbindung gelangen.

— **Königsberger Kleinbahn.** Diese Aktiengesellschaft wurde nunmehr in das Handelsregister eingetragen. Zweck der Gesellschaft ist der Bau und Betrieb der Kleinbahn von der Wehlau - Königsberger Kreisgrenze bei Podewitten nach der Stadt Königsberg (Volksgarten) mit vollspurigem Gleisanschluss an die ostpreussische Südbahn sowie mit Abzweigungen von Prawten über Schaaksvitte bis zum Schaaksvitter Hafen und in der Stadt Königsberg vom Königsthor bis zum Oberpregel. Das Grundkapital beträgt 2 000 000 ℳ.

— **Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn.** Auf dem gesellschaftlichen Bahnnetze sind im Betriebsjahre 1898/99 218 497 Personen und 95 406 t Güter befördert worden. Die dafür erzielten Einnahmen beziffern sich auf 315 800 ℳ (gegen 315 646 ℳ im Vorjahre), und zwar entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr 154 563 (152 362) ℳ und auf den Güterverkehr 161 237 (163 284) ℳ. Nach Hinzurechnung verschiedener anderer Einnahmen und Abzug der auf den Erneuerungsfonds fallenden, stellt sich die reine Betriebseinnahme auf 333 748 (332 251) ℳ; ihr stehen — nach Abzug der auf Rechnung des Erneuerungsfonds, der Bahnanlage und des Spezialreservefonds entfallenden Beträge — Ausgaben von 152 494 (137 701) ℳ gegenüber, so dass nach Aufbesserung der verschiedenen Fonds ein Ueberschuss von 173 204 (184 213) ℳ verbleibt, von dem auf beide Arten Aktien, wie im Vorjahre, 6,5 % Dividende zur Vertheilung gelangen sollen.

— **Verpachtung der Bahnhofswirthschaften.** Die sämmtlichen Bahnhofswirthe der bayerischen Staatsbahnen beabsichtigen der „Augsburger Postzeitung“ zufolge sich mit einer Petition an den Landtag zu wenden, weil sie angeblich durch die alle 5 Jahre eintretende Wiederverpachtung und die infolge dessen stets steigenden Pachtpreise sich bedroht sehen. In der Petition wird darauf hingewiesen, dass bei der jetzigen Verpachtungsweise die Schwierigkeiten des Betriebes, der Aufwand für das zahlreiche, bei Stationen mit Nachtdienst meist doppelte Bedienungspersonal, die grossen Ansprüche des reisenden Publikums, das Risiko des Geschäftes, das mit dem Verderben vieler Speisen und Erfrischungen verbunden ist usw. usw., nicht genügend berücksichtigt werden und dass der Nutzen oft sehr gering ist, manches Jahr sogar kaum der Pachtzins aufgebracht wird. Es wird betont, dass der gute Wille, das reisende Publikum zufriedenstellend zu bedienen, unter den seit einigen Jahren eingeführten, bei Vergebung der Bahnrestaurationen leitenden Grundsätzen leide; denn da die Vergebung an den Meistbietenden erfolge, so fühle sich jeder, der einige Mittel und nicht sehr viel zu verlieren habe, berufen, ein höheres Angebot als bisher zu machen usw.

Wir haben in den Nr. 4 und 26 des Jahrganges 1898 d. Ztg. die Frage der Verpachtung der Bahnhofswirthschaften eingehend behandelt und auf die Gefahren aufmerksam gemacht, die mit einer zu starken Betonung des finanziellen Ergebnisses der Verpachtungen zusammenhängen. So nothwendig es ist, die Wirthschaftspachtbeträge sorgfältig im Auge zu behalten und ihre Angemessenheit in bestimmten Zeiträumen zu prüfen, so scheint uns doch der Grundsatz einer alle fünf Jahre eintretenden Wiederverpachtung zu weitgehend. Der oberste Leiter der bayerischen Staatsbahnverwaltung hat schon im vorigen Jahre den richtigen Grundsatz ausgesprochen, dass der Zuschlag unter keinen Umständen an das Meistgebot gebunden sein sollte, und insofern scheint die Petition der Wirthe über das Ziel hinauszuschiessen, immerhin scheint sie uns aber ein Anzeichen, dass in Bayern der fiskalische Bogen auf diesem Gebiete etwas zu straff gespannt ist. Da die Verträge über Bahnhofswirthschaften ja meist mit etwa halbjähriger Frist kündbar sind, so hat es die Eisenbahnverwaltung stets in der Hand, eine anderweite Verpachtung oder eine Pachterhöhung herbeizuführen, sobald ihr der Pachtzins der Bedeutung der Wirthschaft nicht mehr zu entsprechen scheint; eine regelmässige Wiederverpachtung in fünfjährigen Zeiträumen, noch dazu im Wege der öffentlichen Ausschreibung führt aber leicht zu Härten, unter denen nicht nur die Wirthe, sondern auch das Publikum und die Bahnverwaltung selbst leiden.

— Das „Amtsblatt der **württembergischen Verkehrsanstalten**“ veröffentlicht in seiner Nr. 78 vom 28. August das von uns in Nr. 20 S. 328 d. Ztg. besprochene Gesetz, betreffend die **Einrichtung eines Reservefonds der Staatseisenbahnen** und das Gesetz, betreffend den **Bau von Nebeneisenbahnen** und die

Beschaffung von Geldmitteln für die in der Finanzperiode 1899/1900 herzustellenden Nebeneisenbahnen, dessen Entwurf wir in Nr. 36 S. 624 d. Ztg. mitgetheilt haben.

— **Neue Schnellzugverbindung zwischen Stuttgart und London über Mannheim, Köln.** Vom 1. Oktober an wird eine neue Schnellzugverbindung zwischen London, dem Niederrhein und Stuttgart ins Leben treten, indem die zwischen Holland und Basel laufenden D-Züge in Karlsruhe Anschluss erhalten über Pforzheim nach Stuttgart und umgekehrt. Die neue Verbindung gestaltet sich wie folgt:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| London . . ab | 8.50 | Abends | Stuttgart . . ab | 10.35 | Vorm. |
| Hoek von Holland . „ | 5.33 | früh | Köln . . . an | 5.49 | Nachm. |
| Vlissingen . „ | 5.15 | „ | Vlissingen . „ | 11.13 | „ |
| Köln . . . „ | 12.32 | Nachm. | Hoek von Holland . „ | 10.56 | „ |
| Stuttgart . . an | 7.45 | Abends | London . . an | 7.50 | Vorm. |

— **Bahnprojekt Schneeberg-Auerbach i. V.** Das Projekt einer mittelst elektrischer Kraft zu betreibenden Eisenbahn für Personen- und Güterverkehr von Schneeberg nach Auerbach i. V. wird von den Städten Schneeberg, Neustädtel und Auerbach sowie von den Landgemeinden Zschorlau, Hundshübel, Lichtenau, Ober- und Unterstützengrün, Rothenkirchen, Wernesgrün und Rodewisch unterstützt. Die sächsische Regierung ist laut „L. T." zunächst ersucht worden, der Firma Kramer & Co. in Berlin die Konzession zur Erbauung der Eisenbahn zu ertheilen.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft in Berlin.** Die Gesellschaft beruft auf den 19. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung, auf deren Tagesordnung ein Antrag auf Verdoppelung des Grundkapitals und Ausdehnung des Speisewagenbetriebes auf benachbarte ausserdeutsche Eisenbahnen steht.

— **Wettbewerb im Lokomotivbau.** Eine für den deutschen Lokomotivbau interessante Nachricht erhält der „Berl. Act." aus Sachsen. Bei einer am 25. August abgehaltenen Verdingung von 20 Stück vierachsigen Personenzugverbundlokomotiven für die sächsischen Staatsbahnen wurde von den Baldwin Locomotive Works Philadelphia (Vertreter Sanders & Co., London) auf sämmtliche Lokomotiven ein Angebot gemacht, das sich einschliesslich Eingangszoll und Aufstellung auf 54 760 ℳ. für das Stück frei Bahnhof Chemnitz stellte. Das niedrigste deutsche Angebot war 54 540 ℳ., so dass also nur ein geringer Unterschied gegen das amerikanische Angebot bestand. Das Angebot bezieht sich auf eine viercylindrige Verbundlokomotive, System Baldwin (Vauclain). Sollten die eisernen Feuerkanäle 6 Zoll lange Kupferenden am Feuerbüchsende haben, so erhöht sich der Preis um 1 220 ℳ. für das Stück. Bei Anwendung von Stahlfeuerbüchsen und eisernen Stehbolzen statt des Kupfers wollen die Amerikaner den Preis noch um 6 930 ℳ. für das Stück ermässigen. Ausserdem machte sich ein Unterschied in der Lieferzeit zu Gunsten der amerikanischen Firma geltend, indem diese die Verschiffung innerhalb 7 Monaten erfolgen lassen wollen, während die deutschen Lokomotivbauanstalten nicht vor 9 Monaten mit der Lieferung beginnen können und den Zeitpunkt für die letzte Lieferung auf Juni 1901 festsetzen.

Ueber die Frage des Zuschlages verlautet noch nichts. Dass er der amerikanischen Fabrik ertheilt wird, ist wohl kaum anzunehmen.

— **Personalnachrichten.** Der Präsident der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen von Balz ist zum ausserordentlichen Mitglied des Geheimen Raths mit dem Titel eines Staatsraths ernannt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monate Juli d. J. betrugen die Einnahmen im Personenverkehre 3 788 816 fl., im Güterverkehre 6 593 861 fl., zusammen 10 382 677 fl. bei einer Beförderung von 7 000 767 Reisenden und 2 639 486 t Güter. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 3 006 907 fl. mit 6 240 838 Reisenden, im Güterverkehre 4 767 909 fl. mit 2 115 160 t und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 781 909 fl. mit 759 919 Reisenden, im Güterverkehre 1 825 952 fl. mit 524 326 t. Beim Vergleiche der Ergebnisse mit denen im Juli 1898 zeigt sich im Personenverkehre des Gesammtnetzes der österreichischen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von 287 142 fl. bei einer um 1 654 781 höheren Zahl Reisenden, im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von 38 744 fl. bei einer Mehrverfrachtung von 17 841 t. Im Personenverkehre vertheilt sich die Einnahmenerhöhung und die Steigerung der Zahl der Reisenden auf die westlichen Staatsbahnen mit 275 640 fl. und 1 612 418 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 11 502 fl. und 42 313 Reisende. In den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen sind auch jene der Wiener Stadtbahn, mit 227 534 fl. und 2 380 083 Reisenden mit inbegriffen. Nach deren Ausscheidung verbleibt für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Erhöhung der Einnahme um 153 348 fl. und eine Vermehrung der Zahl der Reisenden um 443 731. Der Einnahmenzuwachs auf der Wiener Stadtbahn, welcher seine Erklärung in der mit Ende Juni d. J. erfolgten Eröffnung der unteren Wienthallinie findet, beziffert sich gegen Juli 1898 mit 122 292 fl. bei einer Steigerung des Verkehres um 1 168 687 Reisende. Im Güterverkehre setzt sich der Gesammterfolg aus einer Mehreinnahme der westlichen Staatsbahnen von 66 228 fl. bei einer Mehrverfrachtung von 22 616 t und einer Mindereinnahme der Staatsbahnen in Galizien von 104 972 fl. bei einer Minderverfrachtung von 4 775 t zusammen. Vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Juli d. J. betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der österreichischen Staatsbahnen 61 952 115 fl. gegen 60 033 011 fl. im Jahre 1898. Für den bezeichneten Zeitabschnitt ergibt sich sonach eine Mehreinnahme von 1 919 104 fl.

— **Zum Ausbau der Wien-Aspangbahn.** Seiner Zeit (vergl. Nr. 29 S. 496 d. Ztg.) wurde berichtet, dass die zwischen dem Eisenbahnministerium und der Verwaltung der Aspangbahn eingeleiteten Verhandlungen über den Ausbau dieser Bahn zum Anschlusse an die Linie Fehring-Fürstenfeld-Hartberg ohne befriedigendes Ergebniss geblieben seien. Die Regierung hatte die Ertheilung der Baugenehmigung von der Bedingung der staatlichen Betriebsführung auf der gesammten Linie Wien-Hartberg nach erfolgter Herstellung des Anschlusses nach Hartberg abhängig gemacht. Im Hinblicke darauf hat das Eisenbahnministerium beschlossen, den Ausbau der Linie Aspang-Hartberg selbständig, und zwar in Theilstrecken, durchzuführen. In diesem Sinne wurde denn auch mit dem steiermärkischen Landesausschusse ein Uebereinkommen hinsichtlich der Stammaktien der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg getroffen (vergl. auch Nr. 36 S. 628 d. Ztg.). Neben dieser Aktion läuft noch ein Projekt der betheiligten Gemeinden. Wie gemeldet wird, hat das Eisenbahnministerium der Gemeinde Kirchschlag im Vereine mit anderen betheiligten Gemeinden die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Aspang bezw. von Edlitz über Kirchschlag bis zur Landesgrenze auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

— **Ein Reisebüreau am Bregenzer Bahnhof.** Seit langer Zeit ist es das Bestreben des Vorarlberger Landesverbandes für Fremdenverkehr, auch in Bregenz ein Fremdenverkehrsbüreau nach dem Muster jenes des tiroler Landesverbandes in Innsbruck ins Leben zu rufen. Diesen Bestrebungen Rechnung tragend, hat die Staatseisenbahnverwaltung am 15. August d. J. im Hauptbahnhof Bregenz ein Reisebüreau eröffnet, in welchem auch zusammenstellbare Vereinsfahrscheinhefte ausgegeben werden; im Zusammenhange mit diesem Büreau hat der Landesverband für Fremdenverkehr eine Auskunftsstelle für alle den Fremdenverkehr berührenden Angelegenheiten eingerichtet. Sowohl für den Durchgangsverkehr, als auch für den gesammten Fremdenverkehr in Vorarlberg und am Bodensee wurde hier eine Centralauskunfts- und Abfertigungsstelle geschaffen, welche nicht nur für Bregenz, sondern auch für Vorarlberg und das ganze Bodenseegebiet eine grosse Errungenschaft bedeutet.

— **Aenderungen im Personen- und Gepäcktarif bei den ungarischen Staatsbahnen.** Mit 1. d. Mts. sind auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen mehrfache Aenderungen der auf die Personen- und Gepäckbeförderung bezüglichen Bestimmungen in Kraft getreten.

Nach den neuen Bestimmungen ist mit Bahnsteigkarten nur der Eintritt in die Wartesäle und auf die Bahnsteige gestattet, das Betreten der Wagen ist den Nichtreisenden streng untersagt, Dawiderhandelnde werden mit 6 Kr. Strafe belegt. Für den Nachbarverkehr gültige Fahrkarten sind auch gegen Aufzahlung für Schnellzüge ungültig; es kann auch die Benutzung von Nachbarverkehrskarten bei einzelnen Personenzügen oder Theilstrecken ausgeschlossen werden. Kombinirte Karten für Schnell- und Personenzüge werden nicht ausgegeben, hingegen ist es gestattet, für jede einzelne Theilstrecke Karten der zu benutzenden Zuggattung zu lösen. Beim Lösen der Fahrkarte ist das Reiseziel anzugeben und wird die Bestimmungsstation auf der Karte bezeichnet. Karten für die 14. Zone werden nur für die beiden, den nächsten Anschluss besitzenden Züge ausgegeben, mit welcher die bezeichnete Station am raschesten zu erreichen ist. Die Fahrkarten haben nur bis zur Ankunft in der Bestimmungsstation und längstens 24 Stunden Gül-

tigkeit. Für die Benutzung einer höheren Wagenklasse oder eines Zuges höheren Ranges werden Ergänzungskarten nicht ausgegeben; es kann jedoch bei der Stationskasse gegen Aufzahlung des Preisunterschiedes die Fahrkarte umgetauscht werden. Während der Fahrt muss von diesem Falle vorher der Kondukteur verständigt werden, der die Mehrgebühr einzuheben berechtigt ist. Bei Unterlassung der vorhergehenden Anmeldung treten die Strafbestimmungen in Kraft. Karten für den Nachbarverkehr sind selbst bei Aufzahlung für die Benutzung einer höheren Wagenklasse oder einer höheren Zuggattung ungültig. Mit Fahrkarten der 1.—13. Zone kann die Fahrt einmal unterbrochen werden und an demselben oder am nächstfolgenden Tage fortgesetzt werden, die Fahrtunterbrechung muss jedoch von den Stationsbeamten bestätigt werden. Mit Nachbarverkehrskarten und Fahrkarten der 14. Zone ist eine Fahrtunterbrechung nicht gestattet.

Rücksichtlich der Gepäckbeförderung wurden folgende Neuerungen eingeführt:

Als Gepäck werden, ausser Koffern und anderen Gegenständen für den persönlichen Gebrauch des Reisenden enthaltenden Behältnissen noch aufgenommen: Fahrräder, jedoch unverpackt; die Utensilien der Artisten, wenn dieselben das Gewicht von 50 kg nicht überschreiten und keinen grösseren Raum als 4 m Länge einnehmen; Kisten, Tonnen und andere als Reisegepäck nicht geltenden Gegenstände, wenn sie nicht schwerer als 50 kg und nicht grösser als 0,5 m in der Länge und der Breite sind; kleine Thiere in Käfigen, Kisten oder Säcken. Ausgeschlossen vom Transporte als Reisegepäck sind: die dem Postzwang unterworfenen Gegenstände; die der Schanksteuer unterworfenen Flüssigkeiten; Gegenstände, die infolge ihrer Schwere oder Grösse beim Verladen Schwierigkeiten verursachen, endlich explosive Gegenstände.

Der Gepäcktarif enthält die Bestimmung, dass für Gepäck, das aus mehreren Stücken besteht, nicht mehr nach dem thatsächlichen Gewichte der einzelnen Stücke, sondern nach dem Durchschnitte des gesammten Gewichtes berechnet wird.

— **Bahnprojekt Bihacs-Ogulin.** Ein dieser Tage in Grosswardein abgehaltener Kongress der ungarischen Handels- und Gewerbekammern nahm u. a. einen von der Fiumaner Handelskammer ausgegangenen Antrag, betreffend Betreibung des Baues der Eisenbahnlinie Bihacs-Ogulin, an. Die Handelskammern von Sissek und Essegg legten gegen diesen Beschluss Verwahrung ein, und behielten sich vor, gegen ihn die geeigneten Schritte zu unternehmen (vergl. Nr. 59 S. 1012 d. Ztg.).

— **Eröffnung der Strecke Belisce-Prandanovci.** Am 7. August d. J. fand die technisch-polizeiliche Begehung der von der slavonischen Draubahn in Fortsetzung ihrer schmalspurigen Betriebslinie Belisce-Viljevo-Kapelna-Noskovci erbauten Linie Belisce-Prandanovci statt, welche diese in der neu errichteten Station Prandanovci mit der im Betriebe der Direktion der ungarischen Staatsbahnen stehenden slavonischen Lokalbahn Eszék-Uj-Kapelna-Batrina verbinden wird. Da die Kommission sowohl den Bau der neuen Linie wie auch deren Betriebseinrichtung als entsprechend befand, wurde die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes ertheilt, der von der Direktion der slavonischen Draubahn sofort aufgenommen wurde. Mit der Eröffnung dieser Linie umfasst das Netz der slavonischen Draubahn 74 km; die Bahn hat mit Rücksicht auf den grossen Verkehrsbereich dieser besonders forstreichen Gegend eine grosse volkswirthschaftliche Bedeutung. Auch vom verkehrspolitischen Standpunkte ist sie wichtig, indem durch sie eine entsprechende Verbindung der Draugegend mit Essegg hergestellt wurde.

— **Slavonische Lokalbahnen.** Aus Budapest wird gemeldet, dass die Frankfurter Rentenbank die Prioritätsaktien der slavonischen Lokalbahnen käuflich erworben habe. Diese Bahnen wurden mit einem Kapital von 6 640 000 fl. gebaut, und es wurden 9 275 Stammaktien und 23 925 Prioritätsaktien ausgegeben. Der Nennwerth der letzteren betrug etwa 4 000 000 fl., während der erzielte Verkaufspreis 3 500 000 fl. ausmacht.

— **Obsttransportwagen der ungarischen Staatsbahnen.** Es bildete in früheren Jahren häufig den Anlass zu Klagen der Obstverfrachter, dass die Sendungen während des Transportes stark litten, dass die Empfänger bei Uebernahme der Obstsendungen Anstände erhoben und die Absender sich Abzüge für die mangelhaft angekommene Waare gefallen lassen mussten. Eine vor kurzem patentirte und auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen erprobte Einrichtung der Wagen für Obsttransporte hat sich dermaassen bewährt, dass die Verwaltung eine grössere Anzahl ihrer Obsttransportwagen mit dieser Einrichtung hat versehen lassen. Die hiermit gemachten Erfahrungen werden als sehr günstig bezeichnet.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidung, betr. die Errichtung einer für den Kriegsfall nöthigen militärischen Telegraphenleitung.** In dem Prozesse, welchen die Biharer Lokalbahnen gegen die ungarischen Staatsbahnen aus dem Grunde anstrengten, weil diese sie zur Errichtung einer für den Kriegsfall nöthigen militärischen Telegraphenleitung verhielten, hat die königliche Kurie entschieden: Die Vizinalbahn habe die Kosten der Errichtung dieser Telegraphenleitung deshalb zu tragen, weil sie sich zu allen durch den Verkehr geboten erscheinenden Nachtragsarbeiten verpflichtete und weil sie im Sinne des G.-A. XVIII vom Jahre 1888 eine bedeutende staatliche Subvention erhielt, um ihre Bahnlinie auch den militärischen Zwecken entsprechend ausbauen zu können. Demgemäss ist die Aufstellung der durch den militärischen Verkehr gebotenen Telegraphenleitung eine Pflicht der Biharer Lokalbahnen gewesen. Nachdem das Urtheil nunmehr rechtskräftig geworden ist, hat, wie aus Budapest berichtet wird, die den Betrieb der Matraer Lokalbahnen führende Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Ausführung dieser Arbeiten auf Rechnung der ersteren bereits in Angriff genommen.

— **Strassenbahnwesen.** Der ungarische Handelsminister hat in der Frage, ob die Stadt Budapest berechtigt erscheine, Statutenänderungen der Elektrischen Stadtbahngesellschaft von ihrer Zustimmung abhängig zu machen, oder ob das Recht der Genehmigung dem Handelsminister allein zustehe, dahin entschieden, dass zwar die Abänderung der gesellschaftlichen Statuten der Zustimmung des Handelsministers bedürfe, dass jedoch diese Zustimmung erst nach Anhörung der Stadtbehörde erfolgen könne.

— Das seitens des ungarischen Handelsministeriums für den **Dienst am Eisernen Thor bestellte grosse Seilschiff** (Toueur) ist fertiggestellt. Das Schiff hat die Bestimmung, beladene Fahrzeuge durch den Kanal am Eisernen Thor zu ziehen. Mit einem Anhang von 1 300 t Nettolast beträgt die Schleppgeschwindigkeit 2 km für die Stunde (gegen den Strom, dessen Wassergeschwindigkeit 18 km ist). Das Stahlseil, an welchem sich das Schiff hinaufwindet, ist am ungarischen Ufer verankert und besitzt eine Länge von 6 km. Das Schiff hat 55 m Länge, 7,75 m Breite, 5,25 m Höhe, 2,2 m Tiefgang und ist mit acht Dampfmaschinen von insgesammt 800 PS, zwei Dampfkesseln von 250 qm Heizfläche und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet.

## Vereinsausland.

— In Stockholm tagt seit Mitte voriger Woche eine Konferenz derjenigen Eisenbahnverwaltungen, die an den geltenden Vereinbarungen über den **Güterverkehr** zwischen **Skandinavien** und **Deutschland** betheiligt sind. Es handelt sich dabei hauptsächlich um Ausnahmetarife und Frachtherabsetzungen im Güterverkehre sowie um Einheitssätze für die Dampfschiffsroute Sassnitz-Trelleborg.

— **Erneuerungsfonds der schweizerischen Bahnen.** Das schweizerische Bundesgericht hat den Rekurs der Gotthardbahn, Jura-Simplonbahn, Nordostbahn, Centralbahn und vereinigten Schweizerbahnen gegen den Bundesrathsbeschluss, betreffend die Einlagen in den Erneuerungsfonds, dem Bundesrath zur Beantwortung mitgetheilt. Die Entscheidung des Prozesses erfordert längere Zeit, weil das Bundesgericht die technischen Fragen durch Sachverständige begutachten lassen muss. Wahrscheinlich werden ausländische Sachverständige ernannt.

— **Neue Güterschuppenanlage auf Bahnhof Zürich.** Der neue Güterbahnhof in Zürich enthält eine sehr bemerkenswerthe Güterschuppenanlage. Der Güterschuppen ist — wie das „Centr.-Bl. der Bauverw." mittheilt — in ähnlicher Weise, wie das wohl zuerst bei dem Eilgüterschuppen in Köln geschehen und inzwischen schon mehrfach — so z. B. in der grossen neuen Güterschuppenanlage in München — nachgeahmt wurde, mit sägeförmigen Ladebühnen versehen, die es ermöglichen, Auswechselungen einzelner Wagengruppen vorzunehmen, ohne dabei das Ladegeschäft an den übrigen Stellen zu stören. In Zürich sind die eigentlichen Ladegleise in das Innere des Schuppens geführt, sodass das Ladegeschäft von den Unbilden der Witterung ganz unbehelligt bleibt. Dem Verkehrsumfang entsprechend sind für den Empfang 11, für den Versand 4 Ladebühnen von je 36 m Länge, d. h. für je 4 Wagen vorhanden. Jeder Einzelladebühne entspricht ein überdeckter Hallenraum von etwa 1 000 qm, sodass sich im ganzen eine überdeckte Fläche von 15 000 qm ergibt. Die Gesammtlänge der Empfangsgüterhalle beträgt etwas über 400 m, die der Versandhalle 158 m. Bei der

grossen Tiefe von 24,42 m an den einspringenden Ecken der Ladebühnen sind zwischen den in der Flucht dieser Ecken stehenden Säulen und der Aussenwand noch zwei Zwischensäulen angeordnet, deren Abstand auch in der Längsrichtung 9 m beträgt, sodass auf jede Ladestaffel 4 Ladethore in der Aussenwand entfallen. Aussen an der Strassenseite sind am Empfangsschuppen sieben, am Versandschuppen drei Drehkrahne angebracht, auch befinden sich an den Aussenwänden Budeneinbauten für Bodenmeister, Arbeiter usw.

Die Gleise zwischen den beiden Schuppentheilen dienen zum Bereitstellen und Ordnen der an den Ladebühnen zu behandelnden oder behandelten Wagen und sind am Kopfende der Schuppenanlage durch eine Schiebebühne verbunden. Ebenda liegt auch das Güterabfertigungsgebäude, das aus Keller und Erdgeschoss sowie zwei Obergeschossen besteht und gleichfalls von der Mittelachse aus nach Empfang und Versand getrennt ist.

Güterschuppen der vorliegenden Art verdienen zweifellos grosse Beachtung, sie sind in der Leistungsfähigkeit bezüglich des Auswechselns der Wagen sowohl den Schuppen mit durchlaufenden Längsbühnen, als auch den Schuppen mit eingebauten Buchten und Drehscheibenbetrieb weit überlegen.

— **Eröffnung der Strecken Petrowsk-Derbent und Derbent-Baladschary.** In nächster Zeit wird der Verkehr auf den im Bau begriffenen Strecken der Wladikawkasbahn Petrowsk-Derbent und Derbent-Baladschary eröffnet werden und zugleich damit die Verbindung der transkaukasischen Bahn mit dem allgemeinen Eisenbahnnetz hergestellt sein, da in Baladschary, in der Nähe von Baku, die neue Strecke an die transkaukasische Bahn anschliesst.

— Es ist den Lesern dieser Zeitung schon mehrfach mitgetheilt, welche **Eifersucht zwischen Petersburg und Moskau in Bezug auf die maassgebende Stellung in wirthschaftlicher Beziehung** besteht. Ganz besonders scharf trat der Kampf um diese Stellung in den Vordergrund, als es sich um die Frage handelte, wie die Eisenbahnverbindung mit der sibirischen Bahn und mit den sogenannten Nordbahnen hergestellt werden sollte. Aber es sind keineswegs nur die vorgenannten Eisenbahnverbindungen, die Moskau zweifellos die erste Stelle auf wirthschaftlichem Gebiete geben. Ebenso sind es die vielen von Moskau aus strahlenförmig über das europäische Russland sich hinziehenden Bahnen, die ihm die einflussreiche Stellung sichern. Neuerdings ist abermals eine solche Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, nämlich die Moskau-Brjänsker Bahn.

Interessant ist es zu hören, wie das leitende Moskauer Blatt, die „Moskowskija Wedomosti“, diesen Vorgang zum Ausgangspunkt von Betrachtungen macht, in denen das Bewusstsein von der Macht und dem grossen Einflusse des „Mütterchen Moskau“, wie die Russen die erste Residenz und Krönungsstadt so gerne nennen, zum Ausdrucke kommt.

Das Blatt wirft einen Rückblick auf die Geschichte der Eisenbahnverbindungen Moskaus und theilt sie in drei Zeitabschnitte: 1851—1863 (von der Eröffnung der Nikolaibahn bis zum Beginn des Aufschwunges), von 1863—1899 und von 1899 bis ?

Den zweiten Zeitabschnitt kennzeichnet das Blatt mit den Worten:

„Petersburg gelangte in dieser ganzen Zeit der Renaissance Moskaus immer mehr zu der Erkenntniss, dass sich die historischen Gesetze nicht ändern liessen; es begriff, dass ihm selbst für immer eine grosse strategische und maritime Bedeutung bleibe, die Bedeutung des Mittelpunktes der Interessen Russlands aber, soweit er nicht durch die Administrationen erschöpft wird, voll und ganz und dem Rechte nach Moskau gehört, welches sowohl seiner geographischen Lage nach, als nach seiner historischen Idee, seinem Reichthum in Handel und Industrie und seinem nationalen Geiste eine ebenso natürliche Hauptstadt Russlands ist, wie Paris die von Frankreich, Rom die von Italien, London die von England und Berlin die von Deutschland.

Das ist die mächtige Entwickelung Moskaus während der letzten dreissig Jahre des scheidenden XIX. Jahrhunderts, in denen es seinen Einfluss auf ganz Russland ausbreitete und es durch sechs grosse Eisenbahnen an sein Herz zog, die sich nach allen Seiten erstreckten, sich immer mehr verlängerten und verzweigten und in näherer und weiterer Entfernung durch neue Querlinien vereinigten. Ganz Russland bedeckte sich mit einem ganzen Netz von Lebensadern, die ihre Lebenskraft aus einem und demselben Mittelpunkte, aus Moskau, erhielten und ihm in ununterbrochenem Kreislauf neue Elemente zu ständiger Bereicherung dieser Lebensquelle wiedergaben.

Und nun, an der Schwelle des XX. Jahrhunderts, schickt Moskau sich an, in eine neue Periode seiner Wiedergeburt, in die dritte, zu treten.

Es begnügt sich bereits nicht mehr mit den anstossenden sechs Eisenbahnen, es schickt sich an, diese Zahl binnen kürzester Zeit beinahe zu verdoppeln. Es lässt sich leicht voraussehen, wie hierdurch seine Bedeutung als Mittelpunkt Russlands mit einem Schlage noch grösser werden wird, so dass man jetzt überzeugt sein kann, es werde von nun ab dieser Mittelpunkt bleiben, so lange Russland lebt.“

Den Anfang dieses Zeitabschnittes bezeichne die Eröffnung der Moskau-Brjänsker Bahn, welche Moskau mit Südwestrussland verbinde. Bald werde man ganz direkt, ohne Hilfe vermittelnder Glieder, von Moskau nach Kiew gelangen können.

Kiew, Moskau, Petersburg — in diesen Worten liege die ganze Geschichte Russlands. Wie werde es sich weiter entwickeln? Wer wolle das entscheiden?

„Bei einem Blicke auf die Karte des unermesslichen Russlands und bei Erwägung der Ereignisse des scheidenden Jahrhunderts gewinnt man jedoch unwillkürlich die Ueberzeugung, dass sich der Schlüssel zu dieser Zukunft in den Händen Moskaus befindet. Von ihm nimmt alles seinen Ausgang. Zu ihm strebt alles hin. Und in jedem Jahrzehnt wächst diese gleichzeitig centrifugale und centripetale Kraft Moskaus mit unglaublicher Geschwindigkeit selbst ohne jene neuen Eisenbahnen, welche im ersten Jahrzehnt des XX. Jahrhunderts Moskau eine neue, bis jetzt nicht nur in Russland, sondern auch in Europa noch nicht dagewesene centrale Kraft verleihen werden, indem sie es durch direkte, rasch befördernde Wege mit den entferntesten Theilen unserer nördlichen, östlichen, südlichen und westlichen Grenzmarken verbinden.“

Ueberzeugungstüchtiger kann man sich allerdings schwer ausdrücken und ebenso schwer noch zuversichtlicher in die Zukunft blicken.

— **Die Schienenerzeugung in Russland.** Mit welchen Schwierigkeiten die Eisenbahnbauunternehmer in Russland bei Beschaffung des erforderlichen Schienenmaterials zu kämpfen haben, zeigt ein in jüngster Zeit brennend gewordener Fall. In Moskau soll eine elektrische Bahn gebaut werden, wobei die Frage entstand: woher sollen aber die Eisenbahnschienen bezogen werden? Kleinere Bestellungen auf Schienen führen die russischen Walzwerke nicht aus, oder aber sie fordern dafür unerschwingliche Preise, und sie sind zu dem ablehnenden Verhalten gewissermaassen veranlasst, da sie mit grösseren und vortheilhafteren Bestellungen für neue Eisenbahnen, für die Kriegsverwaltung usw. überhäuft sind. Es bleibt also dem auf diese Weise Abgewiesenen nichts übrig, als seinen Bedarf vom Auslande her zu decken. Hier begegnet er nun aber einem anderen Hindernisse, dem hohen Schutzzoll, welcher bei der Einfuhr von Eisenbahnschienen zur Erhebung gelangt. Dieser Schutzzoll beträgt 75 Kop. (= 1,62 ℳ) für das Pud (= 16,38 kg), wodurch die etwa aus dem Auslande bezogenen Schienen bis über den an und für sich schon übermässig hohen Preis des einheimischen Fabrikates vertheuert werden. Der hohe Zoll, der zum Schutze der russischen Industrie eingeführt worden, hat sich unter den erwähnten Umständen nun geradezu zu einem Hemmniss für den Ausbau der dringend nothwendigen Kleinbahnen herausgebildet.

Die Moskauer Stadtverwaltung hat sich infolge dieser schwierigen Verhältnisse mit dem Gesuch an das Finanzministerium gewandt, dass für die zum Bau der Moskauer elektrischen Eisenbahn nöthigen Schienen der Einfuhrzoll ermässigt werden möge. Mit diesem Gesuch hat sie einen wunden Punkt berührt, und es fragt sich noch sehr, ob sie mit ihrem Anliegen Glück haben wird, weil es mindestens zweifelhaft sein kann, ob der Finanzminister sich seine Zirkel so ohne weiteres zerstören lassen wird.

In welchem Maasse die Schienenerzeugung in Russland geschützt wird, ergibt sich leicht, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die nach Russland eingeführten Schienen erst mit Zurechnung der Transportkosten von dem Herstellungsorte bis zur russischen Grenze und des Schutzzolles im Betrage von rund 99 ℳ für 1 t theurer werden, als die in Russland hergestellten Schienen!

Unter solchen Umständen ist es eigentlich nicht besonders auffallend, dass die vorhandenen Fabriken sich mit kleinen Aufträgen ungern beschäftigen, wohl aber kann es auffallen, dass die Entwickelung des Betriebes gerade auf diesem Gebiete nicht noch schneller wächst, da der Gewinn nach dem Vorstehenden ein sehr bedeutender sein muss.

Die russischen Walzwerke haben in dem Jahrzehnt 1886 bis 1895 an Schienen hergestellt:

| | Millionen Pud | | Millionen Pud |
|---|---|---|---|
| 1886 . . . . | 6,36 | 1891 . . . . | 10,14 |
| 1887 . . . . | 5,31 | 1892 . . . . | 11,79 |
| 1888 . . . . | 3,85 | 1893 . . . . | 14,09 |
| 1889 . . . . | 5,39 | 1894 . . . . | 15,26 |
| 1890 . . . . | 10,14 | 1895 . . . . | 18,45 |

In derselben Zeit wurden nach Russland Schienen (eiserne und Stahlschienen) eingeführt:

| | Pud | | Pud |
|---|---|---|---|
| 1886 . . . . | 71 000 | 1891 . . . . | 204 000 |
| 1887 . . . . | 27 000 | 1892 . . . . | 143 000 |
| 1888 . . . . | 34 000 | 1893 . . . . | 831 000 |
| 1889 . . . . | 87 000 | 1894 . . . . | 652 000 |
| 1890 . . . . | 160 000 | 1895 . . . . | 1 364 000 |

Hieraus lässt sich schliessen, wie drückend die Lage der Bauunternehmer sein muss, wenn sie trotz des hohen Zolles so viel Schienen einführen mussten.

— Um die Konzession zur **Erbauung der sogen. Bagdadbahn** in Kleinasien bewerben sich bekanntlich gegenwärtig eine Gruppe deutscher und französischer Bankfirmen auf der einen und eine Gruppe britischer Finanzleute auf der anderen Seite. Bezeichnend für die Eifersucht, mit der die deutschen Schritte von England verfolgt werden, ist die nachstehende Aeusserung der „Morning Post“: „Die Konkurrenz zwischen Briten und Deutschen um Erlangung der Bewilligung zur Errichtung der Eisenbahn in Kleinasien ist sehr ernst. Aus gewissen Anzeichen, die sich hoffentlich als trügerisch erweisen werden, könnte man schliessen, dass dieser Wettbewerb böses Blut in beiden Ländern verursachen wird. Man behauptet, dass die finanziellen Bedingungen der britischen Gruppe für die Türkei viel weniger lästig wären als die der deutschen. Andererseits haben sich die Deutschen direkt an den Sultan gewandt und ihr Verlangen nicht blos auf geschäftsmässigem Wege gestellt, während die Briten nur den Arbeitsminister angegangen sind. Das Resultat der Bewerbung wird schon deshalb von grossem Interesse sein, weil es zeigen wird, ob man in den offiziellen Kreisen von Konstantinopel die Erneuerung freundschaftlicher Beziehungen zu Grossbritannien für wünschenswerth hält. Wir zweifeln nicht, dass die britischen Bewerber den Kontrakt erlangen werden, wenn die Sache rein geschäftlich zur Entscheidung gelangt; denn der Eisenbahnbau ist, ungeachtet der ausserordentlichen Entwickelung der Eisenbahnindustrie in Deutschland, doch eines der wenigen Gebiete, auf denen die Briten noch immer über ihre kontinentalen Nachbarn die Oberhand haben. (?) Wir sind vollkommen überzeugt, dass eine örtlich beschränkte Gegnerschaft dieser Art zwischen Kapitalisten an den guten Beziehungen zwischen Deutschland und Grossbritannien nichts ändern kann.“

Wir theilen diese Ueberzeugung, hoffen aber sehr, dass die Bemühungen der deutschen Unternehmer in diesem Falle den Sieg davon tragen werden, worauf sie vollen Anspruch haben, da die den Stamm der Bagdadbahn bildenden anatolischen Bahnen, wie bekannt, ein Werk deutschen Unternehmungsgeistes und deutscher Technik sind.

— Ueber die Ausschreitungen beim **Bahnbau in Kiautschou** hat sich der jetzt in Deutschland weilende deutsche Gesandte in Peking, Baron Heyking, folgendermaassen ausgesprochen:

„Den Ausschreitungen beim Bahnbau ist keine politische Bedeutung beizulegen, da sie vielfach lokalen Ursachen, namentlich der Furcht des einen oder des anderen chinesischen Beamten zuzuschreiben sind, dass diese durch die Europäer in ihren Rechten geschmälert werden. Uebrigens können die verhältnissmässig kleinen Schwierigkeiten, auf die Deutschland bei seinen Bahnbauten in China bisher gestossen ist, nicht Wunder nehmen, wenn man bedenkt, dass die Bahn doch in das Herz der Provinz eines uns fremden Landes führt und dass die grosse Masse des chinesischen Volkes natürlich keine Ahnung davon hat, welche grossen wirthschaftlichen Vortheile eine Bahn bietet. Im allgemeinen steht jedoch der Chinese uns Deutschen durchaus freundschaftlich gegenüber; er verdient im Dienste des Deutschen das Fünffache von dem, was er früher verdient hat und das weiss der chinesische Kuli natürlich ebenso gut wie jeder andere Mensch zu schätzen. Nach dem energischen Vorgehen Deutschlands gelegentlich der ersten Revolten ist bei der gegenwärtigen Lage in China kein Grund vorhanden, an eine baldige Wiederholung derartiger Ausschreitungen seitens der Chinesen zu denken.“

Auch über die voraussichtliche Rentabilität der Schantungbahnen sprach sich Herr von Heyking günstig aus.

— In Anwesenheit des chinesischen Kaisers Kueng-su, der Kaiserinwittwe Tsu-hsü und des ganzen Hofstaates hat vor einigen Tagen in der sogen. rothen, abgegrenzten Kaiserstadt in **Peking** die feierliche Eröffnung der daselbst in einer Länge von 4 englischen Meilen völlig ausgebauten **elektrischen Bahn**, welche alle kaiserlichen Gebäude daselbst untereinander und auch mit dem grossen Parke verbindet, stattgefunden. Der Kaiser drückte den Erbauern dieser Bahn, da gegen dieselbe die Götter nichts mehr einzuwenden haben, seine vollste Zufriedenheit aus. Die chinesischen Priester behaupten nämlich, dass der qualmende Rauch der Lokomotive den Göttern des Wassers und der Luft höchst unangenehm in die Nase steige und sie erzürne. Der Bahnhof in Peking musste daher anderthalb Stunden von der Stadt und ihren Tempeln entfernt angelegt werden, damit die Götter keinen Anlass zur Klage haben. Die elektrische Bahn hingegen, die keinen Rauch entwickelt, erklären die Priester, sei auch den Göttern angenehm. Aus Rücksicht für die Himmlischen wurde die Bahn in der abgegrenzten Kaiserstadt ganz mit elektrischem Betriebe eingerichtet. („B. B.-Ztg.“)

— Der **Fortschritt des Eisenbahnbaues in Siam** ist ein langsamer aber stetiger. Wie der Londoner „Engineer“ erfährt, wird die Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt Bangkok und dem wichtigen Platze Khorat am Nammunfluss in etwa einem Jahre vollendet sein. Der schwierigste Theil der Arbeiten ist überwunden, da die Hügelkette zwischen den beiden Orten bereits erfolgreich überschritten ist, und es bleibt jetzt nur noch flaches Land zu durchmessen, in dem die Anlage des Bahndammes bereits ausgeführt ist. Bis zum 186. Kilometer ist die Bahn völlig fertig, und Reisende können bereits bis zum 176. Kilometer von Bangkok aus wöchentlich mit Güterzügen fahren. In wenigen Wochen hofft man die Linie bis Chantuk, 170 km lang, zu eröffnen, und dann bleiben für den Rest bis Khorat nur noch 70 km. Die dringendste Arbeit ist gegenwärtig die Errichtung von sechs eisernen Brücken, von denen zwei recht bedeutende Bauwerke sein werden. Da das Land in diesem Theile durch Wasserstrassen nicht zugänglich ist, so hat man erst die Gleise legen müssen, um auf ihnen die Eisentheile für den Brückenbau befördern zu können. Dadurch ist eine Verzögerung eingetreten.

— **Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika.** Der neuesten hier eingetroffenen Nummer des „Windhoeker Anzeigers“ zufolge sind die Gleise der Bahn zur Zeit bis Kilometer 111 verlegt; der Unterbau ist bis Kilometer 123 fertig. Die Wasserverhältnisse auf der ferneren Strecke scheinen sich günstiger zu gestalten, als man anfänglich angenommen hatte. In Hasis, Kilometer 143, ist reichlich Wasser gefunden. Ebenso ist an der Ubiber Pforte ein Brunnen erbohrt worden, der einen Wasserstand von 16 cbm aufweist. Dieser Brunnen liegt etwa 3 km von der Bahnlinie entfernt und soll, falls sich das Bedürfniss dazu herausstellt, durch ein besonderes Gleis mit der Hauptstrecke verbunden werden. Auch in Okongawa dürfte ausreichend Wasser vorhanden sein. Die Bauspitze ist jetzt nach Kilometer 110 verlegt. Die Eröffnung einer weiteren Strecke für den Personen- und Frachtverkehr soll erst stattfinden, wenn die Station Okongawa dem Betriebe übergeben ist, was für Anfang nächsten Jahres erwartet werden kann. Die Post soll jedoch schon mit der Bahn befördert werden, sobald die Strecke bis Dorstrivier fertiggestellt ist.

— **Eisenbahnbeamte für die afrikanischen Kolonien Deutschlands.** Bei der Usambarabahn (Ostafrika) und bei der Eisenbahn Swakopmund-Windhoek (Südwestafrika) ist je die Stelle eines Lagerplatz- und Materialienverwalters und eines Werkführers für die Reparaturwerkstatt zu besetzen. Den Beamten wird neben freier Wohnung im Schutzgebiete und den üblichen Ausrüstungs- und Reisegeldern ein Anfangsgehalt von je 4 700 ℳ. jährlich gewährt.

— **Bahnbau in Angola.** Von den portugiesischen Cortes ist ein Entwurf der Regierung, betreffend den Bau einer Eisenbahn durch die Provinz Angola, angenommen worden. Die Bahn soll durch die Regierung von der Küste nach der Ostgrenze von Angola zugleich mit einem Telegraphen gebaut werden, ebenso sollen vollkommene Hafeneinrichtungen in Benguela und in der Bai von Losito hergestellt werden, längs der Bahn sollen Besiedelungen entstehen. Zur Gewinnung der Kosten für den Bau wird ein Zollzuschlag von 6 % auf den Ausfuhrzoll von Kautschuk aus den Zollämtern zu Benguela und Mossamedes erhoben.

— **Die Northern Pacific und die Great Northern Bahn.** Präsident Hill von der Great Northern erklärte, dass das Gerede von einem Tarifstreit zwischen den beiden Bahnen ganz müssig sei und aller Grundlage entbehre. Es habe niemals einen solchen Kampf zwischen denselben gegeben, vielmehr habe in den letzten 15 Jahren die vollste Harmonie geherrscht und das werde auch fernerhin so bleiben. Er könne sogar so weit gehen, zu behaupten, dass es in den Vereinigten Staaten keine zwei anderen, so dicht benachbarten Bahnen gebe, bei denen so wenig unstatthafter Wettbewerb bestehe, wie zwischen der Great Northern und der Northern Pacific Bahn.

## Allgemeines.

— Eine wichtige Neuerung für Eisenbahnen ist, der „Köln. Ztg." zufolge, neulich zum ersten Mal an einem Zuge der Londoner Stadtbahn erprobt worden. Es handelt sich um eine Vorrichtung, die dem Zugführer die Möglichkeit gibt, durch Bewegung eines Hebels von seinem Abtheil aus alle Thüren des Zuges zu schliessen. Der Apparat, der die Bezeichnung Fraserscher **Eisenbahnthürkontroller** führt, wird durch Druckluft betrieben, welche in die unter dem Wagen befindlichen Cylinder hineingepresst wird. Durch eine Verbindung von Hebeln und Federn schliessen sich dann die offenen Thüren von selbst, und zwar geht dies so allmählich vor sich, dass keine Verletzungen von Passagieren vorkommen können. Wenn z. B. jemand die Hand oder einen Finger zwischen die Thürfuge hielte, so würde er keine Quetschung davontragen, sondern die Thüre würde einfach nicht ganz schliessen, bis das Hinderniss beseitigt ist. Die Vorrichtung kann in Verbindung mit der Luftbremse gesetzt oder durch eine besondere Luftpumpe betrieben werden. Bewährt sich die Erfindung, so würde sie für die Verhältnisse der Berliner Stadt- und Vorortbahnen ohne Zweifel von grösstem Werthe sein, da jetzt das Schliessen der Thüren und dessen Ueberwachung eine Anzahl von Beamten ständig beschäftigt.

— **Eisenbahngeschwindigkeiten in den Vereinigten Staaten.** Die neueste „Railroad Gazette" veröffentlicht die Ergebnisse von Schnellfahrten auf der Strecke Camden-Atlantic-City der Pennsylvania Eisenbahngesellschaft mit Maschinen des sogen. Atlanticytypus, desselben, mit dem im vorigen Jahre auf der Strecke Camden-Atlantic-City der Philadelphia und Reading Eisenbahn-Schnellfahrten unternommen waren, die nach unserer Quelle in der Eisenbahngeschichte einen Platz haben. Die glänzendste Leistung der neuen Maschinenart auf der Pennsylvaniabahn ist die Fahrt vom 31. Juli d. J., deren Einzelheiten wir hierunter mittheilen:

Zug Nr. 269 von Camden nach Atlantic-City; Zug von 8 Wagen: 1 Gesellschafts-, 1 Klub-, 1 kombinirter, 5 Schlafwagen; Leergewicht der Wagen 24 t. Zahl der Reisenden im Zuge 369; Entfernung von Camden nach Atlantic-City 58,3 engl. Meilen = 93,8 km. Fahrtdauer 50,5 Minuten. Fahrgeschwindigkeit auf der ganzen Strecke = 69,3 engl. Meilen = 111,5 km die Stunde. Von Winslaw-Weiche bis Drawbridge Entfernung 30,6 englische Meilen = 49,2 km; 22½ Minuten Fahrzeit = 81,6 engl. Meilen = 131,3 km die Stunde. Von Winslaw-Weiche bis Absecon Entfernung 24,9 engl. Meilen = 40 km; 18 Minuten Fahrzeit = 83 engl. Meilen oder 133,5 km die Stunde.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 6. September d. J. wird der zwischen den Stationen Wulkow und Trampke der Strecke Stettin-Stargard i/P.-Belgard gelegene Haltepunkt Pegelow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Tingleff und Bülderup-Bau an der Strecke Tingleff-Tondern gelegene, bisher für den beschränkten Stückgutverkehr zugelassene Personenhaltepunkt Terkelsbüll wird am 15. September d. J. auch für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. September d. J. ist der an der Strecke Schneidemühl-Neustettin zwischen den Stationen Plietnitz und Jastrow gelegene Haltepunkt Betkenhammer in eine Haltestelle umgewandelt und für den Stückgut-, Wagenladungs-, Leichen- und Viehverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und Fahrzeugen bleibt ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 66 — Inser.-Nr. 2295 — d. Ztg.)

### Aenderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Nossen-Moldau gelegene Haltestelle Berthelsdorf führt vom Beginn der nächsten Fahrplanperiode statt der bisher bestehenden näheren Bezeichnung „bei Brand" den Zusatz: im Erzgebirge.

### Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.

Der Anhang V zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist allseitig eingeführt worden.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3355 vom 25. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anmeldungen bei der Abrechnungsstelle des Vereins in der Frankenwährung, in der österreichischen Währung (Gold) und in der Rubelwährung (abgesandt am 29. August d. J.).

Nr. 3368 vom 25. August d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den V. Nachtrag zu dem Uebereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 31. August d. J.).

Nr. 3397 vom 28. August d. J. an sämmtliche am Vereinsreiseverkehr betheiligten Verwaltungen, betreffend Anmeldung eines neuen Fahrscheines (abgesandt am 31. August d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Stationen.

**Eröffnung des Haltepunktes Pegelow.**

Am 6. September d. J. wird der zwischen den Stationen Wulkow und Trampke der Strecke Stettin-Stargard i/P.-Belgard gelegene Haltepunkt Pegelow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Es werden daselbst in der Richtung nach Stettin die Züge 426 und 424, in der Richtung nach Belgard die Züge 423 und 425 halten.

Stettin, im August 1899. (2331)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Güterverkehr.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Am 15. September 1899 wird der Tarif Theil II, Heft 4, zweite Abtheilung, enthaltend besondere Bestimmungen und Frachtsätze für die Beförderung einer Anzahl Artikel zwischen norddeutschen Seehafenstationen einerseits und Stationen mittel- und westschweizerischer Eisenbahnen andererseits neu ausgegeben. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die be-

züglichen bisherigen Taxen bis einschliesslich 15. Dezember 1899 in Geltung.
Karlsruhe, den 29. August 1899. (2332)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**
Am 10. September 1899 tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für Mehl bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Göding K. F. N. B. nach Neuhammer, königliche Eisenbahndirektion Breslau, ein direkter Frachtsatz in Höhe von 191 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 29. August 1899. (2333)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil II, Heft 10 des Verbandsgütertarifs.)
Die mit Bekanntmachung vom 24. August d. J. für 1. September 1899 publizirten Obstfrachtsätze von Brody nach Aalen, Cannstatt, Esslingen, Göppingen und Schorndorf treten erst am 3. September 1899 in Kraft.
München, den 29. August 1899. (2334)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Hessisch-bayerischer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. November 1899 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.
Derselbe enthält Aenderungen zu Abschnitt B — Besondere Tarifvorschriften — und Abschnitt E — Kilometerzeiger (hierunter Kilometertafel III für Bensheim, Dir. Mainz) —, Ergänzungen und Aenderungen zu Abschnitt F — Tariftabellen — und Berichtigungen.
München, den 29. August 1899. (2335)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge VIII zum Tarifheft 1 und VI zum Tarifheft 3 in Kraft, enthaltend Einbeziehung von Stationen in den Verbandsverkehr, Aenderung und Erweiterung einzelner Ausnahmetarife sowie einige sonstige Ergänzungen und Berichtigungen. Ausserdem enthält Nachtrag VIII: Ausnahmetarife 47 und 48 für Rauhkarden und todtes Wild als Eilstückgut sowie ermässigte Sätze für Eilgut in Kolli bis 50 kg, und Nachtrag VI: Ausnahmetarif 24 für Knochenleim. Die durch den letzteren Nachtrag zur Einführung kommenden erhöhten Sätze des Ausnahmetarifs 18 B für todtes Wild treten erst am 15. November d. J. in Kraft.
Preis der Nachträge je 10 ₰ das Stück.
Köln, den 26. August 1899. (2336)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutsch-Oesterreich-ungarischer Verband.**
Am 15. September d. J. treten im Ausnahmetarif Nr. 33 (Gips) des Tarifheftes I folgende neue Frachtsätze in Kraft:

| Zwischen | Stationen der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt | | |
|---|---|---|---|
| | Krölpa-Ranis | Poessneck (Saalb.) | Poessneck (thür. Bahn) |
| | Pfennig für 100 kg | | |
| Alt-Rohlau K. K. St. B. | 71 | 70 | 70 |

Die Frachtsätze finden Anwendung bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, mindestens jedoch für 10000 kg.
Breslau, den 29. August 1899. (2337)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.**
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. treten in der Güterklassifikation im Theile I B des Verbandsgütertarifs folgende Aenderungen und Ergänzungen in Kraft:
Zu streichen sind die Artikel „Melassefutter (Melasse mit Artikeln der Spezialtarife I und II oder der Ausnahmetarife 2 und 3 zu Futterzwecken gemischt)" und „Melassefutter (mit Artikeln des Spezialtarifs III oder des Ausnahmetarifs 4 zu Futterzwecken gemischt)." Hinzuzufügen ist der Artikel „Melassefutter (Melasse mit anderen Artikeln zu Futterzwecken gemischt)" und einzureihen in die Spalten

| S | St | SW | AT | G |
|---|---|---|---|---|
| | St | | 4 | G |

Aus dem Ausnahmetarif 3 in den Ausnahmetarif 4 wird versetzt der Artikel „Malztreber, getrocknete."
Aus dem Spezialtarif II in den Spezialtarif III werden versetzt die Artikel „Maiskuchen" und „Oelkuchen aller Art, namentlich Leinkuchen, Palmkernkuchen, Cocoskuchen (Coprakuchen), Baumwollsamenkuchen, Erdnusskuchen."
Aus dem Spezialtarif II in den Ausnahmetarif 4 werden versetzt die Artikel „Fleischfuttermehl", ferner „Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie", ferner „Oelkuchenmehl, (zerkleinerte Oelkuchen) und entfettetes Oelsaatmehl aller Art, namentlich Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Cocoskuchenmehl (Coprameh1), Baumwollsamenmehl, Erdnusskuchenmehl," ferner „Reisabfälle aller Art, welche beim Poliren von rohem Reis oder bei der Stärkefabrikation gewonnen werden, Reishülsen, Reisfuttermehl bezw. Reiskleie", sowie „Samen, entölte (abdestilirte), folgende: Anis, Fenchel, Kümmel (Rückstände bei der Herstellung ätherischer Oele)."
Auf letztbezeichnete Tarifposition findet hinfort auch der Spezialtarif für bestimmte Stückgüter Anwendung.

II. Mit dem 1. September d. J. wird die Station Gand (Eecloo) der belgischen Staatsbahn in den rheinisch-westfälisch-belgischen und deutsch-belgischen Gütertarif mit den für die Station Gand (Champ des Manoeuvres) geltenden Frachtsätzen aufgenommen.

III. Gleichzeitig wird die Station Jodoigne der belgischen Staatsbahn in den rheinisch-westfälisch-belgischen Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien mit den Frachtsätzen des Spezialtarifs III, gekürzt um 0,35 Frcs. für die Tonne bei Sendungen von 10 t und um 0,75 Frcs. für die Tonne bei Sendungen von 50 t, aufgenommen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.
Köln, den 26. August 1899. (2338)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-französischer Verband.**
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Zu Theil II a, Heft 3 (deutsche Schnittsätze für den Verkehr mit den königlich bayerischen Staatseisenbahnen) tritt ab 1. September d. J. der Nachtrag XI in Kraft. Die Abgabe erfolgt gratis.
Für einzelne darin enthaltene Frachterhöhungen bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. Oktober in Kraft.
Strassburg, den 27. August 1899. (2339)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2**
Mit dem 20. September l. J. wird die Station Ostrów bei Sokal der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen.
Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den Verbandstationen zu erfahren.
Breslau, den 25. August 1899. (2340)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Ostdeutsch-ungarischer Verband.**
Theil II, Heft 1.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 7 für Obst, frisches usw. von Budapest gelten vom 1. September d. J. bis auf weiteres auch für den Verkehr von Nagymaros.
Breslau, den 30. August 1899. (2341)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1899.**
Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 gelangt der Nachtrag IX zur Einführung.
München, den 28. August 1899. (2342)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die zwischen Helmstedt und Wefensleben gelegene Station Marienborn des Direktionsbezirks Magdeburg für die Abfertigung von Sendungen nach Stationen der Marienborn-Beendorfer Kleinbahn in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.
Auslieferung von Sendungen an Privatpersonen in Marienborn ist ausgeschlossen.
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.
Kattowitz, den 28. August 1899. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Friedrichsruh i. Mecklb. als Versandstation in den Ausnahme-

tarif 9 für Kartoffelstärkefabrikation unseres Lokalgütertarifs einbezogen.
Schwerin, den 25. August 1899. (2344)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. werden die Stationen Heerdt-Büderich und Oberassel bei Düsseldorf für den Empfang in den Ausnahmetarif für Basalt usw. (5 b) des Gruppenverkehrs VIII und des hessisch-linksrheinischen Güterverkehrs (Gruppen VI/VIII) einbezogen.
Nähere Auskunft wegen der anzuwendenden Tarifsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Köln, den 30. August 1899. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 15. September n. St. 1899 ab werden die Stationen Glashütte-Rauscha und Freiwaldau Kr. Sagan der Lausitzer Eisenbahn mit Frachtsätzen für den Spezialtarif III in den oben bezeichneten Tarif aufgenommen. Die Frachtsätze betragen für 100 kg in Mark:

| | Tarif-tabelle I | Tarif-tabelle II |
|---|---|---|
| Glashütte-Rauscha | 0,82 | 0,79 |
| Freiwaldau Kr. Sagan | 0,84 | 0,81 |

Ferner erhält vom 15. Oktober n. St. 1899 ab die Vorbemerkung 4 auf Seite 23 des oben bezeichneten Tarifs — (vergl. auch Nachtrag I Seite 5/6 unter VII 2) — folgenden Wortlaut:
„Die Transitsätze der Grenzübergangsstationen Halbstadt, Liebau, Mittelsteine, Mittelwalde und Ziegenhals (Eisenbahndirektionsbezirk Breslau), Dzieditz, Jägerndorf, Oderberg und Troppau (Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz), Lindau Stadt (bayerische Staatsbahn), Friedrichshafen (württembergische Staatsbahn) und Schaffhausen (badische Staatsbahn) gelten nur für solche Sendungen, die von einer jenseits der Grenzstationen gelegenen Station der österreichisch-ungarischen bezw. schweizerischen Anschlussbahnen oder deren Hinterbahnen herrühren oder nach einer solchen Station bestimmt sind und mit durchgehenden Frachtbriefen zur Aufgabe gelangen."
Bromberg, den 26. August 1899. (2346)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Der schlesisch-süddeutsche Verband.**

Mit Wirksamkeit vom 15. September l. J. werden die Artikel „Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, und Holzkohlenbriketts, unverpackt" in den Rohstofftarif (A.-T. 15) des Tarifheftes Nr. 1 aufgenommen. Die seitherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 25 für die gleichen Artikel im Verkehre zwischen Kohlfurt, Pluder und Zawadzki einerseits und Marktbreit andererseits gelangen dadurch zur Aufhebung.
München, den 28. August 1899. (2347)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsass-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 gelangt zum Tarif vom 1. März 1899 der Nachtrag II zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden die Stationen Aue und Wangel der Reichseisenbahnen sowie die Stationen Bernhausen, Degerloch, Echterdingen, Möhringen a. d. Fildern, Neuhausen a. d. Fildern und Plieningen-Hohenheim der Filderbahngesellschaft neu in den Tarif aufgenommen.
Stuttgart, den 25. August 1899. (2348)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

**Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.**

Frachtsätze für Getreide etc. nach Hamburg seewärts. (Aenderung der im Verordnungsblatt Nr. 88 [Seite 1674] vom 1. August 1899 enthaltenen Kundmachung.)
Die für Sendungen nach Hamburg und Harburg seewärts zur Einführung gebrachten Frachtsätze finden Anwendung, wenn den im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August 1899 auf Seite 148 enthaltenen Kontrolbestimmungen entsprochen und durch Seeconossemente nachgewiesen wird, dass die Sendungen ab Hamburg oder Harburg seewärts verschifft worden sind.
Wien, am 28. August 1899. (2349)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Bahnen.

**Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.**

Gütertarif Th. II vom 1. Januar 1896.
(Einführung von Frachtsätzen für Roheisen von Triest-Servola nach Schwientochlowitz und Gleiwitz.)
Mit Gültigkeit vom 15. September l. J. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1899 bezw. bis zur früheren Durchführung im Tarifwege gelangen für Roheisen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des beigestellten Wagens nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

| von Triest-Servola | pro 100 kg |
|---|---|
| nach Schwientochlowitz | 239 ₰ |
| „ Gleiwitz | 238 „ |

Die Triester Schleppbahngebühren sind in vorstehenden Frachtsätzen bereits einbegriffen.
Wien, am 29. August 1899. (2350)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtermässigung anlässlich der Weltausstellung Paris 1900.
Mit Wirksamkeit vom 15. September 1899 gelangt die „Zusammenstellung der Frachtbegünstigungen für den Transport der für die Weltausstellung Paris 1900 bestimmten Objekte aus Oesterreich-Ungarn und weiter, sowie aus Bosnien und der Hercegowina nach Paris bezw. umgekehrt" zur Ausgabe.
Exemplare dieser Zusammenstellung sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den Stationen in Oesterreich-Ungarn zum Preise von 10 kr. = 20 Hellern für des Stück erhältlich.
Wien, am 26. August 1899. (2351)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Verdingungen.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Aufstellung von 9 Stück Vorsignalen auf Stationen des Inspektionsbezirks sollen öffentlich verdungen werden. Die Lageskizzen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,00 ℳ (baar) bezogen werden.
Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin Montag, den 18. September d. J., Vormittags 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Frankfurt a/M., den 29. Aug. 1899. (2352J)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Zur Ausführung des Bahnbaues der Strecke Petersdorf-Ober-Polaun sollen die Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie die Maurerarbeiten für die Brücken und Durchlässe in den Loosen I und IV bis V im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.
Angebote sind spätestens bis zum Eröffnungstermine,
Mittwoch, den 4. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr,
postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung, Bolkenhainer Strasse 4, I. Etage, einzureichen. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Die sämmtlichen Ausschreibungsunterlagen können im diesseitigen Büreau, Zimmer 3, eingesehen, bezw. von dort gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.
Hirschberg, den 30. August 1899. (2353)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung II.

## 4. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 461 000 kg Oelgastheer und 37 508 kg Kohlenwasserstoff im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. September d. J., Vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. September 1899.
Berlin, den 29. August 1899. (2354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 68. 6. September 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Wirthschaftlichkeit der Bedarfsgüterzüge.

Im Herbst vorigen Jahres ist während der Verkehrshochfluth auf den preussischen Staatsbahnen mit grossem Erfolge von der Einlegung durchgehender Gütersonderzüge Gebrauch gemacht worden. Wie allgemein bekannt, ist dabei die Anzahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ausserordentlich gesunken, trotzdem die Anforderungen gegen das vorhergehende Jahr abermals bedeutend erhöhte gewesen sind. Dass auch zufällige günstige Umstände bei diesem erfreulichen Ergebniss mitgewirkt haben, ist nicht zu verkennen. Dieselben sind aber nicht schwerwiegend genug, um den Löwenantheil, den die Zugvermehrung an dem Erfolge hat, zu schmälern. Leider ist dieses heilkräftige Mittel nicht ohne Schattenseiten; es verursacht vielmehr eine Reihe von Schwierigkeiten, die auch immer nach Gebühr gewürdigt worden sind und dem ausgiebigen Gebrauch dieses Mittels im Wege gestanden haben. Diese Folgen haben hauptsächlich finanzielle Bedeutung; sie heissen: „Vermehrung der Zugkilometer" und bestehen im einzelnen aus der Vermehrung der Lokomotiv- und der Zugbegleitmannschaft, auch des Bahnbewachungspersonals, Vermehrung der Lokomotiven, Packwagen, Zuggeräthe, Steigerung des Kohlen- und Oelverbrauches.

Die Kosten dieser Vermehrung werden nicht leicht genau zu ermitteln sein. Doch wird dies in möglichster Annäherung geschehen müssen; denn von ihrem Verhältniss zu den Kosten einer dem Höchstbedarf genügenden Vermehrung des Güterwagenparkes wird es im wesentlichen abhängen, ob von diesem Mittel weiter und in grossem Umfange Gebrauch gemacht werden soll.

Hier ist nun die Frage aufzuwerfen, ob alle Kosten für die Gütersonderzüge bereits als feststehende anzusehen sind, oder ob es gelingen wird, sie in einzelnen Theilen wesentlich zu ermässigen. Wir möchten letzteres bejahen und den Weg hierzu in einer weitgehenden Berücksichtigung der Personalleistungen bei Anordnung der Bedarfszüge im Fahrplan suchen. Die Zeitgrenzen, welche sich in den letzten Jahren für die grösste durchschnittliche und einzelne Dienstleistung des Fahrpersonals herausgebildet haben, lassen sich auch im Bedarfszugverkehre bei geeigneter Lage der nach beiden Richtungen einer Linie fahrenden Züge leicht einhalten, ohne dass die kilometrische Leistung unter die im regelmässigen Dienste erreichte herabsinkt. Die tägliche Leistung des Fahrbeamten ist ja bei Güterzügen fast nur durch die Zeitgrösse begrenzt, die kilometrische Leistung wird meist von sehr geringem Einflusse sein. Mit anderen Worten: ein schnellfahrender Durchgangsgüterzug wird kaum eine geringere Dienstdauer vorschreiben, als ein langsam fahrender mit häufigen kurzen Aufenthalten. Namentlich für das Lokomotivpersonal bildet das Anhalten und Wiederanfahren auf den Zwischenstationen eine nicht zu unterschätzende Mehrarbeit. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass nach den neueren Grundsätzen über die Dauer des einzelnen Dienstes auch mehrstündige Unterbrechungen nicht von der gesammten Tagesleistung abzuziehen sind. Fast immer liegen aber derartige Pausen in der täglichen Fahrleistung, wo sie sich dem als zulässig angesehenen Durchschnittsmaass auch nur nähert, und das ist naturgemäss, weil ein ununterbrochener Fahrdienst von 10 Stunden auch für das Zugbegleitungspersonal meist schon als anstrengend erachtet werden muss. Fahrten von so langer Dauer erfolgen gewöhnlich in ein- und demselben Zuge oder mindestens in derselben Richtung und erfordern daher eine längere auswärtige Ruhezeit, eine Uebernachtung.

Die auswärtige Uebernachtung hat sich schon immer als ein nothwendiges Uebel erwiesen, dessen Einschränkung drin-

gend erwünscht ist. Der Verwaltung erwachsen bedeutende Kosten durch die Instandhaltung der Räume und der Schlafstätten, Wasch- und Kocheinrichtung und deren Bewachung, ferner durch die Vergütung für die auswärtige Verpflegung des Personals. Die Fahrbeamten selbst erachten diese Ruhe nicht als eine vollständige und glauben, nach derselben Anspruch auf einen nur kurzen Dienst und eine längere Ruhepause in der Heimath zu haben. Bei wiederholter Uebernachtung empfinden sie die lange Abwesenheit von der Häuslichkeit natürlich als einen grossen Uebelstand. Wer also sparsame Bemessung auch der mittelbaren persönlichen Ausgaben für eine bestimmte Leistung und mässige Beanspruchung des Personals vereinen will, wird damit anfangen müssen, die Uebernachtungen möglichst zu vermindern, und jede Dienstleistung aus Hin- und Rückfahrt mit kürzerer Pause an den Umkehrorten zusammensetzen. Durch geeignete Wahl der letzteren, die nicht durchaus mit wichtigen Uebergangsstationen, Knotenpunkten usw. zusammenfallen müssen, wird es möglich sein, die Uebernachtungen weiter einzuschränken, als es gegenwärtig der Fall ist, ohne die Fahrleistung des Personals herabzumindern. Wird im grossen Durchschnitt für das Begleitpersonal eine Pause von 2 Stunden, für die Lokomotivführer von 3 Stunden auf der Umkehrstation angesetzt, dann kann die Hin- und Rückfahrt etwa je 4 bezw. 3 Stunden dauern, wenn der auf den preussischen Staatsbahnen zulässige monatliche Durchschnittsdienst von 11 Stunden im Tage einschliesslich Zu- und Abgangszeit nicht überschritten werden soll. Im regelmässigen Fahrplan ist der Durchführung dieser Norm leider vielfach die Lage der einzelnen Züge und ihre Fahrtdauer hinderlich. Es drängen sich die Züge der einen Richtung zu bestimmten Tageszeiten zusammen, während die der anderen Richtung annähernd in gleichen Zeitabständen verkehren, so dass es unmöglich wird, den grössten Theil der Züge paarweise mit angemessenen Umkehrzeiten, wie vorstehend geschildert, zu gruppiren. Oder, wenn die Pause auf der Wechselstation zwischen Ankunft des einen und Abfahrt des anderen Zuges deren Zusammenlegung empfehlen würde, so hat letzterer Zug so viel Fahrzeit oder Aufenthalt auf den Zwischenstationen, dass die Gesammtdienstzeit zu lang ausfiele. Einer Aenderung des Fahrplanes sind Rücksichten der verschiedensten Art im Wege, die Zuganschlüsse am Ursprungs- und Endpunkte, die Bedienung von Gleisanschlüssen, Besetzung der Bahnhofsgleise und demzufolge Unausführbarkeit des Wagenaussetzens und -Aufnehmens, sowie des Ein- und Ausladegeschäftes u. dergl. mehr. Für alle Züge, die dem Zwischenverkehre dienstbar gemacht sind, haben sich im Laufe der Zeit die Fahrpläne nach der Erfahrung für die Anforderungen des Ortsbedarfes herausgebildet. Immerhin würde der Versuch einer Aenderung in manchen Fällen nicht ohne weiteres von der Hand zu weisen sein.

Anders verhält es sich mit der Mehrheit der Bedarfszüge, besonders derjenigen, welche dazu dienen, während einer Anzahl von Wochen Massensendungen auf weite Entfernungen geschlossen und möglichst ohne Aufenthalte durchzuführen und dann wieder leere Wagen aus dem Empfangsrevier in die Bergwerksgegend schnell zurückzubringen. Bei einem gewissen Spielraum in der Fahrgeschwindigkeit regeln sich die Durchfahrtszeiten auf den Zwischenstationen hier fast nur nach den Rücksichten auf die vorherfahrenden, folgenden oder entgegenkommenden Züge. Auch die Abfahrts- und Ankunftszeiten am Anfangs- und Endpunkte liegen nur annähernd fest. Verschiebungen der einzelnen Züge um 1—3 Stunden sind für die gesammte Beförderungsleistung, die auf den Tag zu rechnen ist, ohne Einfluss. Der Hauptzweck dieser Züge ist ja, die unmittelbare Rückkehr der täglich beladenen Wagenzahl zu sichern, und die Entlastung der stark beanspruchten Sammelbahnhöfe zu bewirken, wobei die Möglichkeit vorhanden ist, die spätere Abfahrt des einen Sonderzuges durch die bessere Lage des nächsten auszugleichen. Die für die Tagesleistung erforderlichen Bedarfszüge müssten nur in einen festen Zusammenhang gebracht werden und wären im einzelnen so zu legen, dass die im vorstehenden erläuterte Verwendung des Personals und der Lokomotiven möglichst weit verwirklicht wird. Wo es diesem Ziele dienlich ist, müssten Personal und Lokomotiven über ihren regelmässigen Dienstbezirk hinausfahren. Dazu wäre es nöthig, dass die Dienstpläne für die ganze Strecke im voraus durch die betheiligten Direktionen gemeinsam festgestellt würden, und im voraus bestimmt würde, welche Züge bei nur theilweisem Bedarf an Sonderbeförderung ausfallen sollten und in welcher Weise die Personalbesetzung sich gegen den Vollverkehr zu ändern hätte. Bisher beschränkte sich die Regelung des Bedarfszugverkehres hauptsächlich auf die Einführung einer Reihe von Sonderzugfahrplänen, die theils nur für einzelne Strecken, theils auch für durchgehende Beförderung zwischen zwei weiter entfernten Gebieten aufgestellt waren. Die Ablassung des Bedarfszuges wurde jedesmal von der Station, bei welcher eine grössere Anzahl von Wagen für eine bestimmte Richtung eingegangen waren, bewirkt, und zwar bis zum nächsten grösseren Knotenpunkte oder der für den regelmässigen Betrieb gültigen Wechselstation, deren Vorstand wiederum für die nächste Theilstrecke das Verkehren des Zuges veranlasste, usw. bis zur Zielstation. Eine Durchmeldung von der Anfangsstation aus war nicht üblich; die Weiterführung des Sonderzuges von Knotenpunkt zu Knotenpunkt hing auch von verschiedenen Umständen ab, z. B. von der Verfügbarkeit des Personals und der Lokomotive. Sie unterblieb nicht selten, wenn eins von beiden fehlte, oder wenn die Station der Ansicht war, die Weiterbeförderung auf die nächsten fahrplanmässigen Züge verschieben zu können. Zu den Zeiten des Wagenmangels, welche ja hier nur in Betracht gezogen werden, waren die grösseren Stationen befugt, Leerwagensonderzüge abzulassen, sobald sich 20 Achsen angesammelt hatten, deren Beförderung mit den fahrplanmässigen Zügen innerhalb der nächsten 4 Stunden nicht zu erwarten war. Die Kostspieligkeit dieses Verfahrens ist auch wohl von keiner Seite verkannt worden. Sie wurde eben als das kleinere von zwei Uebeln angesehen. Um aber ihr Verhältniss zu dem erreichten Vortheil richtig einzuschätzen, muss man berücksichtigen, dass Mannschaft und Zugkraft dieser Leerzüge selten auf der Umkehrstation Frachtsonderzüge für die entgegengesetzte Richtung vorfanden und deshalb auf der Heimkehr nicht ausgenutzt werden konnten. Personal und Lokomotiven müssen dabei auch in grösserer Anzahl in Reserve vorgehalten werden, als beim systematischen Ablassen der Bedarfszüge nöthig wäre; denn die Bestimmung über das Verkehren des Zuges erfolgt dann fast immer so spät, dass die Zugkraft jedenfalls dafür bereit gehalten werden muss und beim Ausfall des Zuges selten anderweit genügende Ausnutzung finden kann.

Um die empfohlene planmässige Anordnung der Bedarfszüge zu erläutern, werde eine regelmässige Mehrbeförderung von 600 Achsen zwischen zwei bestimmten Gebieten betrachtet, die zur Zeit des gesteigerten Massenverkehres häufig vorkommt. Sie würde 6 Voll- und ebenso viel Leerzüge darstellen, welche bei einer Entfernung von 500 km auf der Grundlage einer Reisegeschwindigkeit von 25 km in der Stunde je 20 Stunden unterwegs sein würden. Es entspricht dies etwa einer Grundgeschwindigkeit von 40 km. Die Lage der Züge sei nun ganz freigegeben und bezüglich der Abfahrts- und Ankunftszeiten ganz den Erfordernissen des geringsten Personalbedarfs angepasst; die Umkehr- (Wechsel-) Stationen liegen in gleichen Entfernungen. Dann ergibt sich als geringster Personal- und Lokomotivbedarf für das Zugpaar die Zahl 5 bezw. $2^1/_2$. Jedes Personal hat nach dieser Rechnung eine tägliche Wegesleistung von 200 km, entsprechend 8 Stunden Fahrtdauer. Mit Umkehrzeit beläuft sich die eigentliche Dienstdauer auf etwa 10, und mit Vorbereitungszeit auf 11 bis 12 Stunden, so dass mit den Ruhetagen eine durchschnittliche tägliche Dienstleistung von 11 Stunden nicht überschritten wird. Dieser Mindestsatz an Personalbedarf ist natürlich in Wirklichkeit kaum erreichbar, da die Lage der Züge und Umkehrstationen nicht ganz frei wählbar sein wird. Eine weitgehende Annäherung daran wird sich aber in vielen Fällen erreichen lassen, und hierzu bietet die stellenweise Aenderung der Zug-

geschwindigkeit und der Aufenthalte des Personals an den Umkehrstationen das Mittel.

Die Annahme wird nicht fehlgehen, dass bisher der Bedarfszugverkehr annähernd das Doppelte der kleinsten Lokomotiv- und Personalzahl erfordert hat, welche sich aus den obigen Betrachtungen ergibt. So gingen beispielsweise im vorigen Herbst mehrere Wochen hindurch von dem Sammelbahnhof N., welcher in einem grossen Verbrauchsgebiete liegt, in der Zeit von 8 Uhr Vormittags bis 6 Uhr Nachmittags 4 Bedarfszüge ab, welche leere Wagen nach dem Bergbaugebiete zurückzuführen hatten. Personal- und Lokomotivwechsel fand am ersten Knotenpunkt L statt, welcher rund 80 km von der Ausgangsstation entfernt ist. Die Fahrzeit der Züge einschliesslich zweier Aufenthalte schwankte zwischen $2^1/_2$ und 3 Stunden, entsprechend einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 35 km in der Stunde. Bestimmte Gegenzüge für die einzelnen Bedarfsleerzüge waren nicht festgesetzt. Die belasteten Wagen liefen grossentheils auch auf anderen Strecken dem Verbrauchsgebiete wieder zu. Die Zeit der Rückkehr von Lokomotiven und Personal hing deshalb von Zufälligkeiten ab. Annähernd regelmässig wurden sie nur vom zweiten Bedarfszuge in einem Lastsonderzuge nach dem Fahrplan zurückbefördert, während Mannschaften und Lokomotive des ersten Zuges häufig einen nicht fahrplanmässigen Nachzug zu einem regelmässigen Zuge für die Heimkehr übernahmen. Im übrigen geschah die Rückkehr zur Vermeidung von Leerfahrten unter Mitfahrt bei den stärker belasteten regelmässigen Zügen. Die Aufenthalte auf der Umkehrstation betrugen dabei rund 6 Stunden. Die Rückfahrt dauerte 3—4 Stunden, so dass sich meist eine Dienstzeit von 14 Stunden für den Gesammtweg von 160 km ergab, entsprechend einer täglichen Durchschnittsfahrleistung von $\frac{11 \times 160}{14} = 126$ km. Unregelmässigkeiten in der Ablassung der Züge würden dieses Ergebniss aber noch beträchtlich geschmälert haben. Die Lokomotivleistung überschritt kaum eine Hin- und Rückfahrt für den Tag, ergab also auch einen täglichen Werth von 160 km. Bei günstiger Lage der Züge wäre das Dreifache erreichbar gewesen, da die Hin- und Rückfahrt noch mit einem Aufwande von 7 Stunden zu bestreiten war. Die Personalleistung war einer Steigerung auf drei einfache Fahrten = 240 km im Tage fähig.

Wird wieder das obige Beispiel der Beförderung von 300 Wagen auf 500 km zu Grunde gelegt, so ergibt sich, dass schon eine Herabminderung des persönlichen und sachlichen Aufwandes im Betrage von $^1/_4$ des oben berechneten Mindestsatzes bei den 6 Zugpaaren eine Ersparniss an Gehalts- und Lohnkosten von wenigstens 150 ℳ für den Tag herbeiführen würde. Hierzu kommen noch die beträchtlichen Minderkosten für Lokomotivbestand. Zieht man ferner die Aufwärtsbewegung aller Löhne in Betracht und die Erfahrung, dass es in den Zeiten der Verkehrssteigerung häufig schwer ist, Aushilfsmannschaften heranzuziehen, da sie in anderen Betrieben gebraucht werden, so drängt sich von selbst immer mehr die Nothwendigkeit auf, eine gute Personal- und Lokomotivausnutzung in der Massengüterbeförderung weitgehend zu berücksichtigen.

..u..

---

## Die neuen Eisenbahnanlagen in Hamburg-Altona.

Ueber diese Anlagen, von denen der Hauptbahnhof zu Altona bekanntlich bereits am 16. November 1895 dem Betriebe übergeben ist, entnehmen wir dem „Centralblatt der Bauverwaltung" unter Weglassung der Abbildungen folgende, die Geschichte des Bauplanes und diesen selbst übersichtlich zusammenfassende Darstellung:

Die beiden Städte Hamburg und Altona, ähnlich wie Berlin und Charlottenburg eng zusammengebaut, sind, obwohl verschiedenen Staaten angehörig, vom Standpunkte des Verkehres doch als eine einzige Stadt anzusehen. Dem entsprechend waren die seit dem Jahre 1842 nach und nach auf Hamburger und Altonaer Gebiet entstehenden Eisenbahnanlagen auch für beide Städte bestimmt. Auf ersterem bauten unabhängig von einander und zu verschiedenen Zeiten die Berlin-Hamburger, die Lübeck-Büchener und Köln-Mindener, auf letzterem die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft ihre Endbahnhöfe.

Die sogenannte Verbindungsbahn, von dem in unmittelbarer Nähe des Berliner Bahnhofes gelegenen Bahnhofe Klosterthor beginnend und auf dem Altona-Kieler Bahnhofe endigend, wurde erst 1866, und zwar auf hamburgischem Gebiete auf Kosten der Freien und Hansestadt Hamburg, auf preussischem Gebiete auf Kosten der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, erbaut. Sie diente, nachdem die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft eine Anschlussbahn an ihren Bahnhof hergestellt hatte, zur Ueberführung der Güter vom Berliner zum Altona-Kieler Bahnhof und in umgekehrter Richtung. Ausserdem liefen auf ihr eine Anzahl Stadtbahnpersonenzüge, welche auch zur Beförderung der die Städte Hamburg und Altona ohne Aufenthalt durchfahrenden und auf den Bahnhöfen Klosterthor und Altona neu zugehenden Reisenden benutzt wurden. Der Personenverkehr auf dieser mit drei Zwischenstationen, und zwar Dammthor und Sternschanze auf hamburgischem, Schulterblatt auf preussischem Gebiete ausgestatteten Bahn wuchs erheblich, nachdem die Züge auf die im Jahre 1867 von der Altona-Kieler Bahn erbaute Blankeneser Vorortbahn übergeführt wurden.

Als die Köln-Mindener Bahn im Jahre 1872 den Venloer Bahnhof, zunächst für ihren eigenen Verkehr, sodann aber auch für den der ehemaligen hannoverschen Staatsbahn eröffnete, stellte sie, ebenso wie dies die Berlin-Hamburger Bahn gemacht hatte, unter Benutzung der öffentlichen Strassen eine Verbindung mit dem Klosterthorbahnhofe und für die Ueberführung von Güterzügen auch mit dem Berliner Bahnhofe her.

Weder bei Einführung der verschiedenen Bahnen in die beiden Städte noch bei Erbauung der Verbindungsbahn war auf grundsätzliche Vermeidung von Kreuzungen der Strassen in Schienenhöhe Bedacht genommen, sondern es waren solche nur da vermieden, wo die Natur des durchschnittenen Geländes dies ohne Schwierigkeit gestattete. Nachdem nun der preussische Staat, der bereits Eigenthümer der hannoverschen Bahn war, die Köln-Mindener (1879), die Berlin-Hamburger und die Altona-Kieler Bahn (1883) erworben und den dem hamburgischen Staate gehörigen Theil der Verbindungsbahn gepachtet hatte, wurden ausser den Güter- und Vorortzügen allmählich alle Personenzüge der nördlichen Strecken und alle schnelllaufenden Züge der Berliner und Hamburger Richtung (Bremen, Hannover, Magdeburg) auf die Verbindungsbahn übergeführt, sodass die Zahl der auf derselben in jeder Richtung laufenden Züge bis auf hundert angewachsen ist. Da auch der Strassenverkehr auf den von der Verbindungsbahn in Strassenhöhe geschnittenen Uebergängen sowie auf den zwischen dem Venloer-, Berliner- und Klosterthorbahnhof gelegenen, mit Schienen belegten Strassen von Jahr zu Jahr stärker geworden ist, so sind die Missstände für den Eisenbahnverkehr immer grösser und die Hemmnisse und Gefahren für den Strassenverkehr immer unerträglicher geworden. Dazu kommt, dass die aus den Jahren 1842 und 1844 stammenden Bahnhofsanlagen der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Bahn völlig veraltet sind und in keiner Weise dem Umfange des Verkehres und den Ansprüchen, die an heutige Verkehrseinrichtungen gestellt werden, genügen, ferner, dass der Lokalgüterverkehr auf dem Venloer Bahnhofe so stark geworden ist, dass der Personenverkehr neben ihm nicht genügenden Platz hat. Die Verhältnisse drängten daher zu einer völligen zeitgemässen Umgestaltung der vorhandenen Anlagen.

Die mit dem hamburgischen Staate im Jahre 1887 angeknüpften Verhandlungen fanden zwar bereitwilliges Entgegenkommen, waren aber bis zum Ende 1888 noch nicht zum Abschlusse gediehen.

Da die Neuanlage eines Verschubbahnhofes für den Verkehr der ehemaligen Köln-Mindener Linie, der hannoverschen und der mittlerweile auch eingeführten Cuxhavener Bahn auf der Insel Wilhelmsburg und der Umbau des Verschubbahnhofes Rothenburgsort sowie eines Theiles des Venloer Güterbahnhofes nicht länger aufgeschoben werden konnten, da ferner die Umgestaltung der Bahnanlagen auf Altonaer Gebiet bei ihrer

völligen Unzulänglichkeit für den Betrieb besonders dringend erschien und auch eine Einigung über die Umgestaltung der an die Altonaer Grenze anstossenden, dem hamburgischen Staate gehörigen Verbindungsbahn bereits erzielt war, so trug man, trotz der über die Gestaltung der Hamburger Personenbahnhöfe noch fehlenden Einigung, kein Bedenken, im Frühjahre 1889 für diese Arbeiten 16 300 000 *M.* und im Frühjahre 1890 weitere 3 100 000 *M.* von dem Landtage zu fordern. Diese Summen wurden anstandslos bewilligt und mit Beiträgen von 515 000 *M.* bezw. 557 500 *M.*, welche die Städte Altona und Hamburg zahlen mussten, bis zum Jahre 1899 grösstentheils verausgabt.

Die Verhandlungen mit Hamburg wurden inzwischen weitergeführt. Während die ersten Verhandlungen sich darauf beschränkt hatten, die zwischen dem Berliner und Venloer Bahnhofe einerseits und dem Bahnhofe Altona andererseits vorhandenen Eisenbahnanlagen zeitgemäss umzugestalten, wurde nunmehr auch die Beseitigung der Schienenübergänge im Zuge der Berliner Bahn durch Hebung der Gleise angestrebt, und schliesslich für wünschenswerth erachtet, in den gemeinsamen Hauptbahnhof auch die im Besitze der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft befindliche Lübecker Bahn einzuführen, deren sehr ungünstig gelegener Bahnhof noch weniger als die übrigen Bahnhöfe den Anforderungen der Neuzeit entspricht. Unter Zuziehung der Direktion der genannten Gesellschaft fanden nunmehr jahrelange Verhandlungen statt, welche sich grösstentheils um die Kostenbetheiligung der drei Verwaltungen drehten, und die endlich am 30. Dezember 1898 zu einem Vertrage zwischen einer Kommission des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg, der königlichen Eisenbahndirektion Altona und der Direktion der Lübeck-Büchener Bahn führten. Der Vertrag wurde in den letzten Monaten anstandslos von der gesetzmässigen Vertretung der beiden Staaten und von der Hauptversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft genehmigt, welche dann auch die zum Beginn des Baues nöthigen Mittel zur Verfügung stellten.

Der Gesammtentwurf, zu welchem, wie erwähnt, auch die Theile gehören, welche in den Jahren 1889—1899 auf preussischem Gebiete sowie zur Erweiterung und besseren Verbindung der hamburgischen Verschub- und Güterbahnhöfe bereits zur Ausführung gelangt sind, umfasst im wesentlichen folgende Theile:

1. Die Herstellung eines Hauptbahnhofes in Altona für die Abfertigung des Stadtbahn-, Vorort- und Fernverkehres der Richtungen Blankenese, Berlin und Harburg (Bremen, Hannover, Cuxhaven) und der drei nördlichen Strecken (Glückstadt, Flensburg, Kiel) sowie die Erbauung eines grossen Betriebsbahnhofes für die hier endigenden Züge der Richtungen Berlin und Harburg und eines kleineren für den Stadtbahn- und Vorortverkehr.

2. Unter Beseitigung sämmtlicher Strassenübergänge in Schienenhöhe den viergleisigen Ausbau der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, von der zwei Gleise nur dem Stadt- und Vorortverkehr, die beiden anderen dem Vorortverkehr für die Linie Harburg-Elmshorn und dem Fern- und Güterverkehr dienen werden. Ferner den Ausbau der drei Stationen Holstenstrasse auf preussischem Gebiete, Schanzenstrasse und Dammthor auf hamburgischem Gebiete für den Stadtbahn-, Vorort- und Fernverkehr, sowie eine in Altona gelegene Station Kreuzweg für den Stadtbahn- und Vorortverkehr.

3. Die Weiterführung des dem Stadtbahnverkehr dienenden Gleispaares der Verbindungsbahn bis zum Bahnhof Hasselbrook an der preussisch-hamburgischen Grenze mit Haltestellen für den Personenverkehr am Berliner Thor, an der Landwehr und bei dem Hammer Steindamm (Hasselbrook), sowie die Anlage eines für den Stadtbahnverkehr bestimmten Betriebsbahnhofes bei der letztgenannten Haltestelle.

4. Die Anlage eines Hauptpersonenbahnhofes in Hamburg am Steinthor für die Abfertigung des Stadtbahn-, Blankeneser- und Friedrichsruher Vorortverkehres auf zwei Stadtbahngleisen, des Vorort- und Fernverkehres der Harburger und Lübecker Linie und der drei nördlichen Linien sowie des Fernverkehres der Berliner Linie auf acht Gleisen.

5. Die Aufhebung des Berliner, Venloer, Lübecker und Klosterthorbahnhofes für den Personenverkehr, sowie die Herstellung eines mit dem Hauptpersonenbahnhofe zusammenhängenden Betriebsbahnhofes auf dem Gelände des jetzigen Berliner Bahnhofes zur Aufnahme von Leerzügen und Maschinen der hier endigenden drei nördlichen Linien und der Lübecker Bahn.

6. Die Herstellung neuer Zuführungslinien zu dem Hauptpersonenbahnhofe für die Harburger, Berliner und Lübecker Richtung, unter Vermeidung jeglicher Strassenkreuzung in Schienenhöhe und die Errichtung von Haltepunkten in den beiden erstgenannten Linien für den Vorortverkehr am Oberhafen, an der Elbbrücke, an der Veddel und am Verschubbahnhofe Wilhelmsburg, sowie am Anckelmannsplatz, am Billhorner Deiche und bei Tiefstack.

7. Die Neuanlage eines Verschubbahnhofes bei Langenfelde für den Nordenverkehr und die Erweiterung der beiden Verschubbahnhöfe bei Rothenburgsort und Wilhelmsburg.

8 Die Neuanlage mehrerer Ortsgüterbahnhöfe, auf dem Gelände des alten Berliner Bahnhofes, zwischen dem Verschubbahnhofe Rothenburgsort und dem Hauptpersonenbahnhofe, der Ausbau des Venloer Bahnhofes für den Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie der Umbau und die Erweiterung des Altonaer Güterbahnhofes.

9. Die Herstellung einer zweigleisigen, ausschliesslich für den Güterverkehr bestimmten Verbindung zwischen dem Verschubbahnhofe Wilhelmsburg, dem Venloer Bahnhofe und dem Hauptbahnhofe, wozu der Neubau einer zweiten Eisenbahn-Elbbrücke nöthig war, sowie zwischen dem Venloer Bahnhofe und dem Verschubbahnhofe Rothenburgsort, sodass auch eine unmittelbare Verbindung zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Verschubbahnhofe Rothenburgsort entstehen wird.

10. Die Erbauung selbständiger Verbindungen zwischen den Verschubbahnhöfen Rothenburgsort und Langenfelde einerseits und den zugehörigen Ortsgüterbahnhöfen andererseits.

11. Die Herstellung eines Verschubbahnhofes für die Lübeck-Büchener Eisenbahn neben und im Zusammenhange mit dem Verschubbahnhofe der preussischen Staatsbahn bei Rothenburgsort und die Anlage einer eingleisigen Verbindung für den Güterverkehr der Lübeck-Büchener Bahn zwischen dem Bahnhofe Wandsbek und dem Lübecker Verschubbahnhofe, sowie zwischen dem letzteren und dem an seiner jetzigen Stelle verbleibenden Ortsgüterbahnhofe der Lübeck-Büchener Bahn.

12. Die Ergänzung der Anlagen auf den Bahnhöfen Friedrichsruh, Elmshorn, Blankenese, Harburg und Büchen durch den Bau von Aufstellungsgleisen und Lokomotivständen für den Vorortverkehr.

Ausser den bereits genannten Anlagen sind noch folgende der Zukunft vorbehalten:

a) Die von Hamburg auszuführende Verlängerung der Stadtbahn vom Hasselbrook bis zum Centralfriedhof Ohlsdorf.

b) Der zweigleisige Ausbau der unter 11. erwähnten eingleisigen Verbindungsbahn und die Verlängerung derselben über Barmbeck nach dem Verschubbahnhofe Langenfelde zur Beseitigung des Güterverkehres von den Ferngleisen der Stadtbahnlinie. Um diese theilweise in Stadtbebauungsgebiet liegende Linie gegen Verbauung zu sichern, hat die Freie und Hansestadt Hamburg sich verpflichtet, das zu derselben auf Hamburger Gebiet nöthige Gelände gegen Zahlung einer festen Summe von 900 000 *M.* schon jetzt anzukaufen.

c) Ausbau zweier weiterer Gleise für den Vorortverkehr der Berliner Linie.

Der neue Bahnhof Altona ist, wie der alte, als Kopfstation erbaut. Um eine bessere Strassenverbindung der alten Stadt Altona mit dem Stadttheile Altona-Ottensen zu ermöglichen, ist das Empfangsgebäude gegenüber der Lage des alten um etwa 400 m nach Norden verschoben. Dasselbe ist ähnlich gestaltet wie das des neuen Frankfurter Bahnhofes, die Reisenden können also ohne Benutzung von Treppen zu sämmtlichen Bahnsteigen gelangen. Die beiden Haupteingänge zum Bahnhofe liegen auf der Südseite der etwa 27 m langen, 27 m breiten Eingangshalle, während die beiden Hauptausgänge in der Verlängerung des 17 m breiten Kopfbahnsteiges auf der Ost- und Westseite der beiden Seitenflügel sich befinden. Die beiden westlichen Gleise dienen dem Stadtbahn-, Blankeneser und Friedrichsruher Vorortverkehr, drei mittlere Gleise dem Verkehr der von Hamburg einlaufenden und in Altona endigenden bezw. nach Norden weiter laufenden, die drei östlichen Gleise dem Verkehr der von Norden kommenden und nach Hamburg ausgehenden bezw. den von Altona in derselben Richtung sonst abgelassenen Fern- und Vorortzügen. Die vier Bahnsteige nebst den zugehörigen Gleisen sind in einer Länge von 160 m mit vier nahezu gleichgespannten, seitlich geschlossenen eisernen Hallen überdeckt.

Die Gleisanlage zeichnet sich dadurch aus, dass jegliche Kreuzung ein- und auslaufender Züge in Schienenhöhe vermieden ist, und dass die beiden Betriebsbahnhöfe für den Stadtbahn- und Fernverkehr zwischen den Ein- und Auslaufgleisen haben angeordnet werden können. Diese Anordnung beseitigt einen grossen Theil der Nachtheile und Gefahren der Kopfstation.

Der Hauptbahnhof in Hamburg wird im Anschluss an die Verbindungsbahn an der Kunsthalle beginnen und sich mit seinem Betriebsbahnhof in einer Länge von etwa 1 500 m bis zur Westseite des Münzplatzes, bis zur Strasse am Deichthor und bis zum Mittelkanal erstrecken. Von der Kunsthalle bis zur Altmannstrasse sollen die Bahnhofsgleise und Bahnsteige in tiefer Lage hergestellt und die gekreuzten und bedeutend verbreiterten Strassen Ernst Merckstrasse, Steinthordamm und Altmannstrasse über die ganze Breite des Bahnhofes hinweggeführt werden. Von der Altmannstrasse steigen die Gleise in den drei Richtungen, in welchen sie auseinandergehen, um die nöthige

Höhenlage zur Unterführung der in der Marsch die Gleise kreuzenden Strassen zu gewinnen.

Das Empfangsgebäude wird zwischen Ernst Merckstrasse und Steinthordamm etwa 6 m über den Gleisen und mit seiner Längsrichtung senkrecht zu denselben erbaut und vom Glockengiesserwalle, sowie von einem an der Kirchenallee herzustellenden Vorplatze zugänglich gemacht. Von dem hochliegenden Empfangsgebäude führen Treppen nach den fünf tiefliegenden Bahnsteigen hinab, von denen, wie bereits erwähnt, einer dem Stadtbahn- und Vorortverkehr Blankenese-Friedrichsruh, vier dem Fernverkehr und dem Vorortverkehr Harburg-Elmshorn und auf der Lübecker Linie Ahrensburg-Hamburg dienen werden.

Für den starken Eilgutverkehr, der zum grössten Theile durch besondere Eilgutzüge bedient wird, fand sich kein Platz auf dem Bahnhofe; derselbe wird auf dem Venloer Bahnhofe, dessen altes Stationsgebäude zu diesem Zwecke umgebaut werden soll, abgefertigt werden.

Zur Beurtheilung des Umfanges der Bauten geben wir nachfolgende Zusammenstellung:

Es sind ausser umfangreichen Erd- und Gleisarbeiten sowie Umbauten vorhandener Anlagen usw. neu zu erbauen bezw. bereits fertiggestellt: 2 Hauptbahnhöfe, 3 Zwischenbahnhöfe für Stadtbahn-, Vorort- und Fernverkehr, 11 Haltepunkte für den Stadtbahn- bezw. Vorortverkehr, 2 grosse Verschubbahnhöfe und 1 grosser Ortsgüterbahnhof, 1 zweigleisige Elbbrücke, 2 über einen Elbarm, den Oberhafen, mit Drehöffnungen zu versehende Brücken, von denen die eine in ihrem oberen Theile für die Ueberführung von vier Gleisen, in ihrem unteren Theile für die Aufnahme einer Strasse bestimmt ist, 4 Brücken über die Bille und Alster, 13 Brücken über Kanäle, 83 Strassen- und Gleisunter- und Ueberführungen, 2 000 m Viadukte und 3 000 m Futter- und Kaimauern.

Die Gesammtkosten, welche für diese Bauten entstehen werden, sind auf 64 528 000 ℳ veranschlagt. Dabei sind indessen weder die der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft für ihren neuen Verschubbahnhof Rothenburgsort und den Umbau des Ortsgüterbahnhofes erwachsenden Ausgaben noch die der Reichspost für ein grosses neu zu errichtendes Eisenbahnpostgebäude entstehenden Kosten, noch diejenigen Ausgaben in Höhe von 4 860 000 ℳ eingerechnet, welche Hamburg für mehrfache, im engen Zusammenhang mit obigen Arbeiten stehende Verbesserungen seiner Strassenanlagen verausgaben wird. Von den genannten Gesammtkosten entfallen: 1. auf die preussische Staatseisenbahnverwaltung 41 681 000 ℳ, wovon indessen 19 400 000 ℳ bereits früher verausgabt sind und 845 000 ℳ als Beitrag für den Hauptbahnhof von der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft verzinst werden; 2. auf Hamburg 19 462 000 ℳ, von denen Preussen die für den Ausbau der alten Verbindungsbahn und deren Verlängerung zu verausgabenden 7 390 000 ℳ verzinsen wird; 3. auf die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft 2 870 000 ℳ; 4. auf die Stadt Altona 515 000 ℳ.

Mit den Bauten wird im Laufe dieses Jahres begonnen werden. Die Bauzeit ist auf fünf bis sechs Jahre geschätzt.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In den Zeitungen finden sich schon wieder Klagen über **Eisenbahnwagenmangel**, namentlich im Ruhrgebiet, obgleich die täglichen Veröffentlichungen des „Reichsanzeigers" über die Zahl der angeforderten und gestellten Wagen zeigen, dass die Staatseisenbahnverwaltung bisher, von ganz unbedeutenden Fehlmengen abgesehen, den Anforderungen pünktlich hat genügen können.

In einer Zuschrift an die „National-Ztg." wird nun zwar zugegeben, dass die Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren unablässig bemüht gewesen ist, durch stetige Vermehrung des rollenden Materials den Wagenmangel nach Möglichkeit zu mildern; „allein", heisst es dort weiter, „der letztere hat auch noch andere Ursachen, deren Beseitigung grosse Schwierigkeiten macht. Eine Hauptursache bildet u. a. das lange Ausbleiben der von den Zechen und Eisenwerken beladen zum Versand gebrachten Wagen bis zur Rückkehr in das Kohlenrevier, ein Uebelstand, der wieder eine Folge der langsamen Fortbewegung der Güterzüge auf den freien Strecken und des langen Rangirens derselben auf den zahlreichen zu passirenden Stationen ist. Dazu kommt noch der Umstand, dass das Absatzgebiet der rheinisch-westfälischen Montanindustrie sich fortwährend erweitert und die Wagen oft sehr lange Strecken bis zu ihrem Bestimmungsort und von diesem wieder zurück bis zur Heimath zu durchlaufen haben. Eine Vermehrung und Beschleunigung der Güterzüge, Erweiterung der Rangirbahnhöfe sowie eine Vermehrung der Streckengleise muss mit der Vergrösserung des Wagenparkes unbedingt Hand in Hand gehen, wenn die periodischen Verkehrsstockungen endgültig beseitigt werden sollen."

Wir dürfen als der „National-Ztg." bekannt voraussetzen, dass die preussische Staatseisenbahnverwaltung gerade in den angegebenen Richtungen unablässig bemüht ist, der Schwierigkeiten Herr zu werden, und dass sowohl der diesjährige Etat wie der des folgenden Jahres für diese Zwecke eine erkleckliche Anzahl von Millionen aussetzt. Sollen wir daran erinnern, dass einen der wichtigsten Gründe für die Erbauung des Dortmund-Rhein- und Mittellandkanals die Sorge bildet, dass mit der Zeit eine Entlastung der Eisenbahnen jener Gegenden unabweisbar ist? Wir erblicken übrigens in dem Umstande, dass trotz der fieberhaften Thätigkeit der Zechen und der Eisenwerke ein Wagenmangel bisher sichtbar nicht eingetreten ist, ein günstiges Zeichen für die in diesem Jahre wieder den Verhältnissen entsprechend gesteigerte Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen.

— Die Einnahmen der **Niederlausitzer Eisenbahn** stellten sich im Jahre 1898/99 auf 210 094 ℳ, woran der Personen- und Gepäckverkehr mit 82 804 ℳ, der Güterverkehr mit 119 664 ℳ und die sonstigen Einnahmen mit 7 624 ℳ betheiligt sind. Die Betriebsausgaben erforderten 174 566 ℳ, so dass einschliesslich Vortrag 40 272 ℳ Ueberschuss verbleiben. Hiervon fliessen dem Erneuerungsfonds 32 971 ℳ und der Extrareserve 5 319 ℳ zu. Da ein zur Vertheilung zu bringender Reingewinn nicht vorhanden ist, so werden die Kreise Luckau und Schweinitz für 1898/99 die volle Dividende von 3,5 % zu zahlen haben.

— **Das Strassenbahnprojekt Berlin-Potsdam**, das von der westlichen Vorortbahngesellschaft vorbereitet wird, beschäftigt gegenwärtig die betheiligten Gemeinden, welche für die beim Berliner Polizeipräsidium nachzusuchende Genehmigung des Projektes als Wegeunterhaltungspflichtige sich zunächst darüber zu äussern haben, ob der Ausführung keine grundsätzlichen Bedenken entgegenstehen. Die an dem Projekt am meisten interessirte Gemeinde ist Zehlendorf, weil durch ihr Gebiet nicht allein die Hauptlinie der Bahn, sondern auch noch eine Zweigstrecke nach dem Schlachtensee hindurchführen soll. Die Angelegenheit wird in der nächsten Sitzung der Vertretung zur Verhandlung kommen. Die Bahnlinien sollen dem Personen- und Güterverkehre dienen, zunächst eingeleisig mit Ausweichstellen angelegt und durchgehend mit elektrischem Oberleitungsbetriebe ausgerüstet werden.

— **Kleinbahnprojekt von Krefeld über Linn zum Rhein.** Der „Köln. Ztg." zufolge haben die Gemeinderäthe von Oppum und Bockum einen Antrag der rheinischen Bahngesellschaft zu Düsseldorf genehmigt, wonach dieser die Gemeindestrassen zur Durchführung einer Kleinbahn von Krefeld über Glindholz an den Oppumer Werkstätten vorbei durch die Stadt Linn zum Rhein grundsätzlich zur Verfügung gestellt werden.

— **Kleinbahnprojekte Erfurt-Pferdingsleben und Erfurt-Arnstadt.** Die für den Landkreis Erfurt nun schon seit Jahren offene Kleinbahnfrage scheint ihrer endlichen Lösung jetzt entgegengeführt werden zu sollen, wenigstens hat der Ausschuss des Kreises, wie die „D. Str.- und Kleinb.-Ztg." mittheilt, vor einigen Tagen einen Vertrag unterzeichnet, der den Ausbau der Kleinbahnlinien Erfurt-Pferdingsleben (bezw. Gotha) und Erfurt-Arnstadt der Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnen, vormals Orenstein & Koppel in Berlin überträgt. Das Abkommen bedarf freilich noch der Genehmigung des Kreistages bezw. des Regierungspräsidenten.

— Ueber die **Einstellung des Güterverkehres am 14. September infolge der Truppentransporte** wird amtlich mitgetheilt: Die Beförderung der Truppen nach Schluss der Kaisermanöver nach den Garnisonsorten erfordert am 14. September eine solche Zahl von Sonderzügen, dass es nicht möglich ist, den Güterzugverkehr an diesem Tage aufrechtzuhalten. Es ist deshalb vorgesehen, dass am Donnerstag, den 14. September, der Güterzugverkehr auf dem ganzen württembergischen Bahnnetz, wie an Sonntagen, ruht. Die Abfuhr und die Annahme der Güter wird, abgesehen von den noch bekannt zu machenden Abgangsstationen der Militärzüge, wo am Nach-

mittag des 14. September Güter nicht angenommen werden können, nicht ausgeschlossen, jedoch würde es zur Erleichterung des Dienstes wesentlich beitragen, wenn die Versender von der Zufuhr von Stück- und Wagenladungsgütern am 13. September Abends und am 14. September absehen wollten. **Zur thunlichen Vermeidung von Stockungen wird am Sonntag, den 17. September, die Sonntagsruhe im Güterverkehr ausnahmsweise aufgehoben.**

— Die württembergische Staatseisenbahnverwaltung hat kürzlich in Bezug auf die **Ausstellung von Bescheinigungen für Stückgüter** folgendes veröffentlicht: Während für die überwiegende Mehrzahl der zum Versand kommenden Stückgüter eine Bescheinigung nicht verlangt wird und namentlich viele grössere Versandfirmen auf die Ertheilung von Bescheinigungen sogar regelmässig verzichten, ohne dass hieraus irgend welche Anstände sich ergeben, sind einzelne Versender im Laufe der Zeit zu der gegentheiligen, für die Eisenbahnverwaltung überaus lästigen Uebung gekommen, für alle zur Aufgabe kommenden Sendungen, also auch für solche Güter sich Bescheinigung ertheilen zu lassen, bei welchen eine Entwendung vor der Uebergabe zur Bahn wohl kaum ernstlich zu befürchten ist, wie z. B. bei Eisenwaaren, Maschinen, Maschinentheilen, Ofen- oder Herdtheilen, Thonplatten, grossen oder schweren Kisten, Fässern, Ballen u. dergl. Durch das Verlangen der Bescheinigungsertheilung wird namentlich auf grösseren Stationen das Uebernahmegeschäft in empfindlichem Maasse verlangsamt, wovon nicht nur die diese Güter auflieferenden Personen, sondern auch die Auflieferer solcher Güter betroffen werden, für welche eine Bescheinigung nicht verlangt wird. Im Interesse der Güterstellen wie des Publikums kann daher nur empfohlen werden, von der Einholung von Bescheinigungen für aufgelieferte Stückgüter für die Regel abzusehen.

— Die sächsische Staatsbahnverwaltung hat kürzlich drei **Zugführerwagen mit einer Aufhängevorrichtung für Fahrräder** probeweise ausrüsten lassen. Die Neueinrichtung soll zunächst auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft werden. Die Wagen sollen zunächst auf den Linien Dresden-Leipzig und Dresden-Chemnitz-Reichenbach i. V. Verwendung finden. Von dem Ergebniss der Versuche wird es abhängen, ob die neue Einrichtung dauernd beibehalten und allgemein zur Einführung kommen wird.

— **Kohlenverkehr auf den sächsischen Staatsbahnen.** Auf diesen Bahnen wurden im Jahre 1898 an Stein- und Braunkohlen zusammen 10 576 549 t (gegen 10 223 595 t im Vorjahre) befördert. Davon verblieben im eigenen Bahnbereiche 81,99 % (im Vorjahre 81,35 %). Der Kohlenverbrauch hat sich also im Jahre 1898 gegen das Vorjahr im Königreich Sachsen nicht unerheblich gesteigert. Der Versand aus den sächsischen Abbaubezirken hat allerdings etwas abgenommen. Aus den Abbaubezirken Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden kamen zusammen 3 440 244 t zur Beförderung gegen 3 571 254 t im Vorjahre. Die Abfuhr ist gegen das Vorjahr im ganzen also um 131 010 t = 3,67 % zurückgegangen, und zwar wurde dieser Ausfall durch die Minderverladung aus dem Zwickauer Bezirk um 9 % herbeigeführt; der Versand aus dem Lugau-Oelsnitzer und dem Dresdener Bezirk hat dagegen zugenommen. Von den auswärtigen Steinkohlen, welche mit der sächsischen Staatsbahn befördert wurden, verblieben auf den Stationen des eigenen Bahnbetriebes: aus Schlesien 481 089 t, aus Rheinland und Westfalen 92 092 t, aus Böhmen 8 297 t, aus anderen Ländern (England) 4 189 t. Auswärtige Braunkohlen wurden ebenfalls in steigendem Maasse in Sachsen verbraucht; von den auf sächsischen Bahnen beförderten Braunkohlen preussischen Ursprungs verblieben in Sachsen 200 741 t, von denen böhmischen Ursprungs 3 710 982 t.

— Vor einigen Tagen hat der **erste elektrische Omnibus** in Berlin seine regelmässigen Probefahrten auf der Linie Stettiner Bahn-Kreuzberg aufgenommen. Es ist damit ein bedeutsamer Anfang für eine Umwälzung des gesammten öffentlichen Verkehrswesens geschehen. Sollten die mit diesem Wagen zu machenden Erfahrungen das erwartete günstige Ergebniss liefern, so wird die Neue Berliner Omnibusaktiengesellschaft ungesäumt mit der allgemeinen Einführung des elektrischen Betriebes vorgehen.

— **Der IX. Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine** wird nicht, wie wir in Nr. 62 d. Ztg. berichteten, vom 7. bis 10., sondern erst vom 14. bis 17. d. Mts. in Dresden abgehalten werden. Der gastgebende Verein der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen hat die Vorbereitungen für die Festtage abgeschlossen, alles ist bereitet, den Gästen den Aufenthalt in Dresden möglichst angenehm zu machen. Am Donnerstag, den 14. d. Mts. Abends, findet zwangloses Beisammensein im Hotel „Zu den vier Jahreszeiten" in Dresden statt. Am nächsten Tage wird der Verbandstag ½11 Uhr Vormittags im Vereinshause (Zinzendorfstrasse) nach Begrüssung der erschienenen Ehrengäste, Abgesandten und Verbandsmitglieder eröffnet. Hieran schliesst sich ein Vortrag des Oberrechnungsinspektors Anders: „Ueber die Ausbildung mittlerer Eisenbahnbeamten". Abends ist Konzert in der Grossen Wirthschaft des königlichen Grossen Gartens. Die Verhandlungen werden am Sonnabend, den 16. d. Mts., im neuen Saale der Waldschlösschenbrauerei früh 9 Uhr fortgesetzt. Nach gemeinsamem Mittagessen wird die neue elektrische Bahn zu einer Fahrt nach dem Weissen Hirsch benutzt werden. Abends findet grosser Kommers in den Sälen des Tivoli mit Konzert der Kapelle des 1. Leibgrenadierregiments und mit Vorträgen des Gesangvereins der Staatseisenbahnbeamten statt. Mit Sonderdampfer wird am Sonntag, den 17. d. Mts., eine Fahrt auf der Elbe nach Wehlen und von hier ein Spaziergang durch den Uttewalder Grund nach der Bastei unternommen. Auch die Rückfahrt findet mit Sonderdampfer statt. Eine gemüthliche Schlusskneipe im Hotel „Zu den vier Jahreszeiten" wird die Verbandstage beenden.

Seine wichtigsten Aufgaben erblickt der Verband in der Pflege der geistigen und beruflichen Fortbildung seiner Mitglieder. Von der fruchtbaren Thätigkeit in dieser Beziehung legt die seit Jahresfrist in eigenem Verlage des Verbandes in Stuttgart herausgegebene „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung" günstiges Zeugniss ab. Als wichtigere Punkte der Tagesordnung für den Verbandstag können die Eingabe an den Reichskanzler über die Errichtung von Unfallämtern und die Stellungnahme des Verbandes zu einer Revision des § 316 des Reichsstrafgesetzbuches bezeichnet werden.

— **Personalnachrichten.** Dem Regierungs- und Baurath Sigle in Essen a. R. ist die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Behufs Ueberprüfung und Ergänzung der auf die Frage der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest, besonders in Ansehung der südlichen Fortsetzungslinie der Tauernbahn, vorliegenden Projekte waren im vorigen Herbste umfangreiche Studien und Linienfeststellungen eingeleitet worden. Diese sind nun in der Hauptsache für die Theilstrecke Görz-Santa Lucia beendet. Wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, ist bei dieser Gelegenheit auch eine Zusammenfassung der Karawankenbahn mit der Wocheiner Linie in der Weise ins Auge gefasst worden, dass neben der Verbindung Klagenfurt-Karawanken-Wochein auch eine solche nach Villach hergestellt würde, was eine nicht unerhebliche Wegabkürzung bedeutet. Ueberdies soll die Ueberprüfung des Predilbahnprojektes ergeben haben, dass durch Umgehung des Predil und durch Durchstich des Mangart eine zweckmässigere und wesentlich kürzere Verbindung mit Triest hergestellt werden könnte. Da nunmehr die Linienfeststellungen und Studien in Ansehung der südlichen Fortsetzungslinie der Tauernbahn beendigt sind, überdies aber die vom Professor Koch in Angriff genommene geologische Untersuchung des in Frage kommenden Gebietes bisher ein zufriedenstellendes Ergebniss geliefert hat, so kann an die Ausarbeitung der Projekte geschritten werden und dürfte die Angelegenheit wohl in Bälde der Entscheidung zugeführt werden.

— **Tauglichkeitsbedingungen für den Eisenbahndienst.** Das österreichische Eisenbahnministerium hat über die Bedingungen zur Tauglichkeit für den Eisenbahndienst mit Rücksicht auf die Beschaffenheit der Sinnesorgane für den Amtsbereich der Staatsbahnen Vorschriften erlassen, denen im wesentlichen folgendes zu entnehmen ist: Bei der Untersuchung von Personen, welche für den Betriebsdienst dauernd oder vorübergehend, ja selbst nur aushilfsweise verwendet werden sollen, muss im Interesse der persönlichen und der Betriebssicherheit sowohl die Sehschärfe als auch das Farbenunterscheidungs- und das Hörvermögen derselben genau geprüft werden. Dies gilt auch für Eisenbahnbedienstete, welche von einer anderen Beschäftigung zum Betriebsdienste übertreten. Da sich die Anforderungen nach Art der Beschäftigung richten, so werden in dieser Hinsicht alle Eisenbahnbediensteten in vier Gruppen geschieden, von denen die ersten zwei Gruppen den direkten Betriebsdienst (auf dem Zuge und in den Stationen) betreffen, während die letzteren zwei Gruppen die sonstigen Arbeiter in den Stationen und die in den Büreaus beschäftigten Bediensteten umfassen. Bei den ersten zwei Gruppen wird nebst gutem Gehör die Fähigkeit gefordert, die üblichen Signale

geben und wahrnehmen, ferner die Entfernung und Bewegung der Fahrbetriebsmittel sowie den Zustand des Bahnkörpers und dessen nächste Umgebung richtig beurtheilen und Farben genau unterscheiden zu können. Kurzsichtige, an Nachtnebel leidende und schielende Personen sind von der Zulassung ausgeschlossen. Die Bediensteten der dritten und vierten Gruppe müssen wenigstens einen solchen Grad von Sehschärfe und Hörvermögen besitzen, um bei allfälligem Betreten der Gleise ihre persönliche Sicherheit zu wahren. Die Prüfung der Sehschärfe kann mittelst Leseproben oder mittelst Snellen'scher Tafeln vorgenommen werden. Die Ueberprüfung, namentlich in zweifelhaften Fällen, wird durch Sanitätskonsulenten geübt. Die Lokomotivführer und -Heizer, welche stets bei schnellfahrenden Zügen verwendet werden, sind nach Ablauf von je drei Jahren und alle übrigen Bediensteten nach Ablauf von je fünf Jahren auf die Zuverlässigkeit ihrer Sinnesorgane neuerlich zu untersuchen. Ausserdem ist die wiederholte Untersuchung sogleich vorzunehmen bei Wahrnehmung von Krankheitserscheinungen, ferner nach jeder überstandenen Krankheit der Sinnesorgane sowie nach jeder sonstigen schweren Krankheit, nach jeder am Kopfe erlittenen Verletzung und nach dienstlichen Verschulden, welche geeignet sind, Unfälle zu verursachen. Ausserdem haben jährlich die Dienstvorstände die bezüglichen Untersuchungen zu erneuern.

**— Eine Abordnung der Bahnmeister beim österreichischen Eisenbahnminister.** Vor einigen Tagen sprach eine Abordnung der österreichischen Bahnmeister beim Eisenbahnminister vor, um ihm die auf dem Bahnmeistertage in Wien im Juni d. J. gefassten Beschlüsse (vergl. Nr. 46 S. 817 d. Ztg.) in Form einer Denkschrift zu überreichen. Der Minister empfing die Abordnung in liebenswürdigster Weise und liess sich punktweise die Wünsche der Bahnmeister begründen. Die Hauptforderung der Bahnmeister gipfelt in der Einreihung in den Beamtenstand. Begründet wird sie mit dem Hinweis auf die grosse Verantwortung, welche den Bahnmeistern aufgebürdet wird, indem ihnen die tadellose Instandhaltung einer oft 20 km langen Strecke sowie der Brücken, Tunnels, Viadukte usw. obliegt. Die Bahnmeister haben eine um so grössere Verantwortung, als die ihnen vorgesetzten Bahnerhaltungsvorstände durch die stetig wachsenden schriftlichen Arbeiten immer mehr dem Kanzleidienste ihre Kräfte zuwenden müssen. Der Eisenbahnminister sprach bei der Verabschiedung seine Anerkennung über das taktvolle Vorgehen der Bahnmeister aus und versprach, die aufgestellten Wünsche nach Möglichkeit bei den Staatsbahnen ihrer Verwirklichung zuzuführen und auch bei den Privatbahnen seinen Einfluss im Interesse der Bahnmeister geltend zu machen.

**— Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald.** In dem österreichisch-preussischen Staatsvertrage, betreffend den Anschluss der Fortsetzungslinie der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald an das preussische Eisenbahnnetz bei Grünthal, hat die österreichische Regierung die Verpflichtung übernommen, sich bis Ende dieses Jahres zu entscheiden, ob die genannte Linie als Staatsbahn herzustellen oder zu konzessioniren sei. Allem Anscheine nach dürfte sich die Regierung für die Konzessionirung entscheiden. Die bezüglich der Finanzirung und des Baues in Aussicht genommenen Bedingungen wurden s. Zt. mitgetheilt (Nr. 50 S. 883 d. Ztg.). Was die Führung des Betriebes betrifft, so wird zu entscheiden sein, ob das bisherige Betriebsverhältniss mit der süd-norddeutschen Verbindungsbahn auch nach Hinzutreten der neuen Linie aufrecht zu erhalten oder wegen der Betriebsführung anderweitige Vorsorge zu treffen wäre.

**— Vorlesungen über Eisenbahnwesen an der Exportakademie in Wien.** Im Studienjahre 1899/1900 wird an der im Vojahre in Wien errichteten Exportakademie ein Kursus über Eisenbahnfracht- und Tarifwesen gelesen werden. Dieser Kursus wird, wie dem Programme der Akademie für das kommende Studienjahr zu entnehmen ist, alle einschlägigen Fächer, deren der gebildete Kaufmann in Ausübung seines Berufes nicht entrathen kann, umfassen. Neben Eisenbahnfrachtrecht, enthält der Lehrstoff die grundlegenden Bestimmungen des Eisenbahntarifwesens des In- und Auslandes und häufige praktische Uebungen im Berechnen der Fracht. Mit dem Unterricht in diesen Gegenständen in der Exportakademie ist Herr Freund, Redakteur des „Allgemeiner Tarifanzeiger", betraut worden.

**— Die Wohlfahrtseinrichtungen bei der Bau- und Betriebsgesellschaft der Wiener elektrischen Strassenbahnen.** Die jüngst genehmigten Statuten der Gesellschaft enthalten unter anderem über die bei dem Unternehmen für die Bediensteten zu schaffenden Wohlfahrtseinrichtungen bemerkenswerthe Bestimmungen. Nach denselben verpflichtet sich die Gesellschaft, für die Invaliditäts- und Altersversorgung der Bediensteten, welche bei den von der Gesellschaft betriebenen Bahnlinien in Verwendung stehen, nach Maassgabe der in ihrem Dienste zugebrachten Zeit, sowie für die Versorgung der Angehörigen dieser Bediensteten Vorsorge zu treffen und zu diesem Zwecke der Pensionskasse des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen beizutreten, falls nicht für das Bahnunternehmen eine eigene Pensionskasse mit mindestens den gleichen Begünstigungen für die Mitglieder und mit mindestens den gleichen Verpflichtungen für die Gesellschaft, wie bei jenen des genannten Verbandes errichtet werden sollte. Mit der Uebernahme der Beamten und Bediensteten der Wiener Tramwaygesellschaft sind auf die Gesellschaft alle Rechte und Pflichten übergegangen, welche der ersteren rücksichtlich des Pensionsfonds der Beamten und Invaliditäts- und Unterstützungskasse für die Bediensteten der Wiener Tramwaygesellschaft bis zur Zeit der Uebernahme erwachsen. Die Verwaltung und Fortbildung dieser Fonds ist durch besondere, der Genehmigung der Staatsverwaltung unterliegende Statuten zu regeln, bezüglich deren auch die Zustimmung der Gemeinde Wien einzuholen ist. Sollten die nach diesen Statuten von der Gesellschaft zu leistenden Zahlungen in einem Jahre weniger ausmachen, als 0,5 % der gesammten Roheinnahmen der Gesellschaft, so ist der fehlende Ergänzungsbetrag den Fonds zu Lasten des Betriebes zu zahlen. Der wesentlichste Unterschied zwischen den neuen Fonds und dem bisherigen Zustande besteht aber darin, dass die Bau- und Betriebsgesellschaft die volle Haftung für die Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen übernimmt, wie dies bezüglich der Pensionsfonds der grossen Verkehrsunternehmungen seit längerer Zeit der Fall ist.

**— Verkehrsbeschränkungen infolge der Herbstmanöver.** Anlässlich der bei Böhmisch-Leipa stattfindenden grossen Herbstmanöver und der hierdurch bedingten Truppenbeförderungen wurde mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums vom 1. bis 5. September d. J. die Aufnahme, vom 3. bis 5. September auch die Beförderung von Frachtgütern mit Ausnahme von lebenden Thieren und leicht verderblichen Gütern auf den Strecken der böhmischen Nordbahn: Kuttenthal bis Turnau, Bakov bis Tannenberg und bis Zwickau in Böhmen, Böhmisch-Leipa bis Bensen eingestellt. Aus demselben Anlasse wurde seitens der Aussig-Teplitzer Eisenbahn auf der Linie Lobositz-Leipa-Niemes und den Verbindungsstrecken in Lobositz, Czalositz, Auscha und Leipa für die Zeit vom 1. bis 4. September der Civilfrachtgutverkehr eingestellt, während der Transport von Eilgut sowie von lebenden, leichtverderblichen und Militärgütern aufrecht blieb.

**— Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Die Ausführung der seit einigen Jahren projektirten Verbindung der Residenz mit Pressburg durch eine elektrische Bahn dürfte als sichergestellt zu betrachten sein. Wie aus Pressburg berichtet wird, fand dieser Tage nunmehr auch die Kommission bezüglich der ungarischen Theilstrecke statt. Gleichzeitig war damit die Grenzkommission verbunden worden, bei welcher auch ein Vertreter der österreichischen Regierung theilnahm. Nach den Ergebnissen der Kommission wird die elektrische Bahn von der Landesgrenze auf der Strasse nach Engerau, über die Donau, und zwar über die Franz-Josefbrücke bei Pressburg führen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die projektirte Abzweigung der elektrischen Bahn zum Anschlusse an die elektrische Bahn Wien-Baden besprochen, durch welche Pressburg eine direkte Verbindung mit der Südbahnlinie erhalten würde.

**— Verkürzung der Dienstzeit der ungarischen Lokomotivführer.** Vor mehreren Monaten haben die Lokomotivführer der ungarischen Staatsbahnen an das Handelsministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher sie mit Rücksicht auf ihren überaus anstrengenden Dienst um die Abkürzung der Arbeitszeit und eine Regelung der Kilometergelder baten. Der ungarische Handelsminister hat die Eingabe an die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit dem Bemerken gelangen lassen, dass der billige Wunsch der Petenten vom Neujahr ab nach Möglichkeit, theils durch Vermehrung des Personals, theils durch eine entsprechende Regelung der Meilengelder zu berücksichtigen sei.

**— Erbauung von Häusern für Eisenbahnarbeiter bei Budapest.** Der ungarische Handelsminister hat im Einvernehmen mit dem Finanzminister den Bau von 2000 Häusern für Arbeiter der ungarischen Staatsbahnen in der Nähe der Hauptstadt angeordnet. Die Arbeiten werden im Frühjahre beginnen. Wenn die Regierung dem Zwecke entsprechende billige Gründe in der Nähe der Hauptstadt erwerben kann, sollen noch weitere 4000 Arbeiterhäuser gebaut werden.

## Vereinsausland.

— **Schweizerische Bergbahnen.** Das prächtige Sommerwetter hat den Bergbahnen goldene Tage gebracht. So beförderte einer Zusammenstellung der „Schweiz. Bahnen“ zufolge die Vitznau-Rigibahn am Sonntag, den 20. August, 3210 Personen. Es ist dies die grösste Zahl der beförderten Personen seit dem Bestehen der Bahn. Die Pilatusbahn hatte Dienstag, den 22. August, den „grossen Tag“ ihres diesjährigen Betriebes. In 48 Zügen wurden 1048 Reisende befördert, darunter 320 Mitglieder der London Polytechnic Institution. Angesichts des stets wachsenden Verkehres gedenkt die Direktion, dem Verwaltungsrathe die Vermehrung des Rollmaterialparkes durch Beschaffung einer weiteren, zehnten Maschine in Vorschlag zu bringen.

— Wie die „Schweiz. Bahnen“ mittheilen, hat die Jungfraubahngesellschaft dem Bundesrathe ein Konzessionsgesuch für eine **elektrische Bahn Kleine Scheidegg-Männlichen** eingereicht.

— **Drahtseilbahn Rodi-Fiesso-Tremorgio.** Von der Gotthardbahnstation Rodi-Fiesso (Kanton Tessin) aus haben die Unternehmer Bierbrauer Ramelli in Piotta und Gebrüder Borioli in Ambri, eine interessante Drahtseilbahn durch das Livinenthal zu dem 1850 m hochgelegenen Bergsee Tremorgio erbaut. Die Bahn hat eine Länge von 1700 m; die Höhestation liegt 900 m über der Thalstation. Das Unternehmen hat die zeitweise Ausbeutung des Eises dieses etwa 70 ha Fläche umfassenden Sees zum Zweck. Auf der Bahn können täglich 6—8 Wagenladungen befördert werden.

— **Bestimmungen über den Schutz der öffentlichen Dienstzweige in Italien.** Die diesbezügliche, bereits in Nr. 48 S. 852 d. Ztg. erwähnte Regierungsvorlage hat in der italienischen Abgeordnetenkammer folgenden Wortlaut erhalten: Die Angestellten und Arbeiter der Eisenbahnen, der Post und der Telegraphen, der Strassenbahnen und Fernsprechlinien zwischen verschiedenen Orten, der Zeichentelegraphen, staatlichen Werkstätten und Arsenale, der öffentlichen Beleuchtungsanstalten und der Wasserleitungen, gleichviel ob diese Einrichtungen vom Staate oder von Privaten betrieben werden, unterliegen einer Geldbusse bis zu 1000 L. oder der Haft bis zu drei Monaten, wenn sie in Zahl von drei oder mehr nach Verabredung die Arbeit verlassen oder die Pflichten in einer Weise versäumen, die den regelmässigen Gang des Dienstes hindert. Auch mangels der Verabredung bleibt der einzelne strafbar, wenn seine Arbeitseinstellung in einem Zeitpunkte erfolgt, in dem er nicht entbehrt werden kann, ohne dass der Dienst leidet. Für die Anstifter treten erhöhte Strafen ein.

— **Eigenartiges aus den Bestimmungen über den elektrischen Personenzugverkehr zwischen Mailand-Monza** weiss die „Oe. Eisenb.-Ztg.“ zu berichten. Nach dieser Quelle werden auf der Bahnlinie Kinder bis zu 1 m Höhe umsonst befördert, falls sie keinen eigenen Platz beanspruchen und falls sie in Begleitung Erwachsener sind; sonst müssen sie den vollen Preis bezahlen. — Hunde werden unter den allgemeinen Tarifbedingnissen nur in der II. Klasse gegen Zahlung des Personenfahrgeldes derselben Klasse befördert. — In jedem Wagen jedes Zuges werden von den Stationen Mailand und Monza mit besonderem Anschlage die niedrigsten für den betreffenden Zug zur Ausgabe gelangten Nummern der Fahrkarten bekannt gemacht. Karten mit niedrigeren Nummern werden als ungültig behandelt und deren Vorweiser dem Vorstande der Endstation zur Amtshandlung übergeben.

— **Bulgarische Wagenbestellung.** Am 22. August d. J. hat die Offertverhandlung für die Lieferung von etwa 600 Wagen für den bulgarischen Staatsbahnbedarf stattgefunden, wobei sechs Firmen je einen Theil der Lieferung erstanden. Es sind dies die Weitzer'sche Wagenfabrik in Arad, die Raaber Wagenfabrik, „Danubius“ in Budapest, Ganz & Co. in Budapest, Brünn-Königsfelder Wagenfabrik und die hannoversche Holzbearbeitungs- und Wagenfabrik, demnach vier ungarische, eine österreichische und eine deutsche Firma.

— **Königlich portugiesische Eisenbahn.** Die Gesellschaft wird, wie der „Frkf. Ztg.“ aus Lissabon gemeldet wird, eine Generalversammlung einberufen, in der die Verwaltung zum Ausbau und Betrieb der der Meridionalbahn gehörenden Strecke Santarem-Vendas-Novas ermächtigt werden soll.

— **Freikarten für Eisenbahnbeamte in Russland.** Im Jahre 1898 waren neue Regeln über die Verabfolgung von Freifahrtscheinen an Arbeiter und Beamte ausgearbeitet worden, die in ganz wesentlicher Weise die in Russland allerdings über alles Maass missbrauchte Benutzung der Vergünstigung der freien Fahrt einschränkte. Am 1. Januar d. J. waren die neuen Regeln zur Einführung gelangt und — jetzt sind sie bereits durch eine Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten vom 20. Juli (1. August) in den wesentlichen Punkten abgeändert worden.

Nach den vom Anfang dieses Jahres bis jetzt geltenden Regeln genoss jeder Beamte, der weniger als 1000 R. Jahresgehalt hatte, das Recht der freien Fahrt in der III. Klasse, während ein Gehalt von 1000 bis 2500 R. ihm die II. Klasse und ein solches von über 2500 R. die I. Klasse zur Verfügung stellte.

Durch die neuen Regeln sind die bis zum Neujahr dieses Jahres für die Beamten in dieser Hinsicht geltend gewesenen Regeln aber nur in Bezug auf die Bahnen, bei denen sie bedienstet sind, wieder hergestellt worden. Wer weniger als 600 R. jährlich erhält, kann in der III. Klasse, und wer ein Gehalt von 600 bis 2000 R. bezieht, in der II. Klasse reisen. Die I. Klasse wird den Beamten, deren jährliches Gehalt 2000 R. übersteigt, freigestellt. Beamten, denen nach ihren Freifahrtscheinen das Recht, Schnell- und Kurierzüge zu benutzen, nicht zusteht, gestatten die neuen Regeln auf denjenigen Bahnen, die für die Beförderung in besagten Zügen eine besondere Zahlung erheben, gegen Ergänzungszahlung Fahrkarten zu lösen unter der Bedingung, dass die Reisestrecke nicht weniger als 150 Werst beträgt. Freie Fahrt im Wagen höherer Klasse auf den Staats- und Privatbahnen zu genehmigen, steht in der Macht des Chefs und des Konseils der betreffenden Bahnverwaltungen.

Auch den Familiengliedern der Bahnbediensteten (die Arbeiter und Handwerker ausgenommen) sind die früheren Vergünstigungen zurückgegeben worden. Nach der neuen Ordnung wird nämlich ihnen ebenso wie den Beamten selbst gestattet, jährlich sechsmal unentgeltlich die Eisenbahn zu einer Reise zu benutzen, wobei den in St. Petersburg, Moskau, Kiew, Charkow und Warschau befindlichen Bahnverwaltungen anheimgestellt wird, ihren Beamten die freie Fahrt jährlich bis auf viermal einzuschränken. Zeitkarten haben auf eine Entfernung von 150 Werst vom Dienstorte Gültigkeit; dabei kann aber die Strecke in Ausnahmefällen mit Genehmigung des Chefs der Bahnen oder der Verwaltungen derselben bis auf 300 Werst verlängert werden.

Sowohl den Beamten als auch ihren Familiengliedern steht es frei, in der Sommerzeit um freie Fahrt auf einer beliebigen Bahn nachzusuchen. Die betreffenden Staats- und Privatbahnen sollen zu diesem Zwecke Vereinbarungen unter einander treffen, die jedesmal vom Chef der Eisenbahnverwaltung bestätigt werden müssen. Nur die Familienglieder der einfachen Bahnbediensteten, Handwerker und Arbeiter, welche in einer Entfernung von 150 Werst von ihrem Dienstorte wohnen, haben das Recht, diese Strecke viermal monatlich frei zurückzulegen.

Arbeiter- und Handwerkergenossenschaften oder einzelne Bedienstetenvereine dürfen auf Bahnen Lebensmittel für sich in einer vom Chef der Staatsbahn oder der Verwaltung der Privatbahn bestimmten Menge frei befördern.

Es ist auffallend, wie wenig fest und entschlossen man im Ministerium der Verkehrsanstalten auf dem berührten Gebiete ist. Ein fortwährender Wechsel herrscht in der Auffassung über das, was zugestanden werden kann, und zwar kann man vielfach beobachten, dass aus einer Uebertreibung in die andere verfallen wird.

Da durch die vorstehenden Bestimmungen noch lange nicht die frühere Freiheit und Uneingeschränktheit in der Benutzung der freien Fahrt erreicht wird, so darf man gespannt sein, wann der nächste Stein von dem Gebäude abgebröckelt werden wird.

— **Zum Eisenbahnwettbewerb in Kleinasien** wird der M. „Allg. Ztg.“ unterm 30. August d. J. geschrieben: „Im Jahre 1888 unternahm die Deutsche Bank in Konstantinopel den Bau der kurzen Streke von Haidar-Pascha (am Bosporus, Konstantinopel gegenüber) nach Ismid, und im Jahre 1892 hatte sie die Bahn bis Angora weitergeführt. Dann erhielt die Bank die Erlaubniss, eine Zweigbahn vom Eskischehir nach Koniah zu bauen, unter der Bedingung, dass sie innerhalb acht Jahren, vom Jahre 1893 an gerechnet, die Bahn von Angora bis Kaisariah fortsetze, und dass die Bank gehalten sein solle, die Bahn von Kaisariah über Diarbekir und Mossul nach Bagdad weiterzuführen, sobald die türkische Regierung sie hierzu auffordere. Mit der Strecke von Angora nach Bagdad, deren Bau grosse technische Schwierigkeiten darbieten würde, ist aber bisher noch kein Anfang gemacht worden, und vorläufig hätten die Deutschen die Sache wohl auch noch ruhen lassen. Plötzlich erschien nun aber eine einflussreiche englische Gesellschaft, an deren Spitze Herr Reichnitzer steht, auf der Bildfläche und bot der Pforte an, eine Eisenbahn — und zwar, ungleich der deutschen, ohne Unterstützung seitens der Türkei — von Koniah über Adana, Aleppo, Hit

und Bagdad nach Korein am persischen Meerbusen zu bauen. Diese Linie würde allerdings kürzer sein, als die deutsche, sie würde geringere technische Schwierigkeiten darbieten und würde fruchtbareres Land durchlaufen. Der englische Plan schlägt auch noch eine kurze Zweigbahn von einem Punkt zwischen Adana und Aleppo nach dem am Mittelmeer gelegenen Hafen Alexandretta vor. Diesen Hafen würde England natürlich von Cypern aus beherrschen, und es würde mit der geplanten Bahn eine ihm äusserst nützliche, kürzere Verbindung mit Indien gewinnen, was namentlich auch im Kriegsfall von grosser Wichtigkeit wäre.

Was das von dem Grafen Kapnist aufgestellte russische Projekt anbetrifft, so schlug dasselbe eine Eisenbahn von dem an der transkaukasischen Linie gelegenen Elisabetopol über Täbris nach Bagdad vor; von Bagdad sollte eine Bahn nach Fao am persischen Meerbusen und eine zweite nach Tripoli am Mittelmeer gehen; endlich sollte von Täbris, sowie auch von Enseli am kaspischen See über Teheran nach Bender Abbas am persischen Meerbusen ein Schienenweg gelegt werden. Dieses ausgedehnte Eisenbahnnetz würde die sämmtlichen zwischen dem mittelländischen Meer, dem kaspischen See und dem persischen Meerbusen gelegenen reichen Provinzen in die Gewalt der Russen gebracht haben; es würde ferner die Engländer von der Euphratlinie, d. h. also vom südlichen Persien, sowie von dem kürzesten Wege nach Indien abgeschnitten haben. Um der eigenen Selbsterhaltung willen lehnte der Sultan das russische Projekt des Grafen Kapnist endgültig ab. Es sind also nur noch die Deutschen und die Engländer auf dem Plan und leider sieht es so aus, als ob die Deutschen alle Aussicht hätten, von den Engländern aus dem Felde geschlagen zu werden."

Wir haben bereits in Nr. 67 S. 1123 d. Ztg. der Hoffnung Raum gegeben, dass es der deutschen Unternehmung gelingen werde, den Sieg über die englischen Wettbewerber zu erringen. Selbst wenn das englischerseits gemachte Angebot für die Pforte in finanzieller Beziehung etwas günstiger sein sollte, so ist doch kaum anzunehmen, dass die Pforte sich entschliessen sollte, dem Projekt der deutschen Unternehmung (anatolischen Bahn), an dessen Aufstellung sie sich selbst durch Kommissare betheiligt, die Genehmigung zu versagen.

Anderweiten Zeitungsnachrichten zufolge verfolgt England mit seinen Plänen nichts geringeres als einen von Konstantinopel bis in das Innere von China reichenden Schienenweg, der von Syrien aus einen Zweig nach Alexandrien entsenden würde. Doch bis dahin hat es wohl noch gute Wege!

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3417 vom 30. August d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der ungarischen Staatseisenbahn auf Ergänzung der Beförderungsbedingungen Abschnitt III der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 2. September d. J.).

**Eröffnung neuer Strecken.**

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Die Theilstrecke Landsberg i/Ostpr.-Heilsberg der Nebenbahn Zinten-Rothfliess wird am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

---

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

In unserer Bekanntmachung vom August d. J., die Eröffnung des Haltepunktes Pegelow betreffend, muss es statt „Zug 423" „Zug 507" heissen.

Stettin, den 2. September 1899. (2355)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Eröffnung von Stationen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Am 1. Oktober d. J. wird an der Zeitz-Altenburger Bahnlinie
- a) der Haltepunkt Obermolbitz von Station 215 + 25 nach Station 210 + 82, an den nach der Annagrube führenden Obermolbitz-Oberlödlaer Weg verlegt und
- b) der zwischen den Bahnhöfen Rositz und Altenburg errichtete neue Haltepunkt Zschernitzsch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Der jetzige Haltepunkt Obermolbitz wird am 30. September d. J. nach Abgang des Zuges 2348 geschlossen.

Die auf den neuen Haltepunkten verkehrenden Personenzüge werden in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Winterfahrplan für 1899/1900 aufgenommen. Die Fahrkartenausgabe und die Gepäckabfertigung erfolgt durch die Zugführer. Die Personen- und Gepäcktarife werden durch Anschläge auf den Haltepunkten, sowie auf den benachbarten Verkehrsstellen bekannt gemacht.

Dresden, am 4. September 1899. (2356)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Linie Reitzenhain-Flöha, zwischen den Verkehrsstellen Reifland und Grünhainichen errichtete neue Haltepunkt Flossmühle für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die in Flossmühle haltenden Personenzüge werden in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Winterfahrplan für 1899/1900 aufgenommen. Die Fahrkartenausgabe und der Gepäckdienst wird von dem in Flossmühle stationirten Bahnwärter besorgt. Die Personen- und Gepäcktarife werden mit dem sonst Erforderlichen auf dem neuen Haltepunkte und auf den benachbarten Verkehrsstellen durch Anschläge bekannt gemacht.

Dresden, am 4. September 1899. (2357)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Eröffnung der Haltestelle Ratsch für den Güterverkehr in Wagenladungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Ratsch unserer Neubaustrecke Teplitz (Settenz)-Reichenberg für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet.

Im Nachtrag II zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894 ist somit auf Seite 8 unter *) der zweite Satz: „Ratsch ist für letzteren Verkehr noch nicht eröffnet" zu streichen.

Teplitz, am 31. August 1899. (2358)

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Am 10. September d. J. wird die an der schmalspurigen Eisenbahnlinie Wilkau-Carlsfeld gelegene Haltestelle Neuheide auch für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet.

Die Frachtsätze für Neuheide sind in dem für die schmalspurige Bahnlinie Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus etc. in Kraft befindlichen Tarife vom 1. Oktober 1898 bereits enthalten.

Abdrücke dieses Tarifes können durch alle Güterverkehrsstellen bezogen werden.
Dresden, am 2. September 1899. (2359)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 4. Aenderung von Stationsnamen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**
Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums führt die an der Linie Nossen-Moldau gelegene Haltestelle Berthelsdorf vom 1. Oktober d. J. an nicht mehr die nähere Bezeichnung „bei Brand", sondern erhält den Zusatz
„im Erzgebirge."
Dresden, am 4. September 1899. (2360)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 5. Güterverkehr.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.**
Vom 5. September d. J. ab werden die Stationen der Neubaustrecke Zinten-Landsberg i. Ostpr. und Angerburg-Goldap des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ausserdem kommen für die Stationen Goldap und Gurnen des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. ermässigte Sätze zur Einführung. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 31. August 1899. (2361)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.**
Am 15. September d. J. wird die Haltestelle Guntramsdorf-Kaiserau der k. k. pr. Eisenbahn Wien-Aspang in obenbezeichneten Verkehr einbezogen. Die direkte Abfertigung ist nur für Sendungen an Etablissements zulässig, welche mit der Haltestelle in Schienenverbindung stehen, und gelangen in diesem Falle die direkten Frachtsätze der Station Traiskirchen zur Anwendung.
Kattowitz, den 31. August 1899. (2362)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 1. September 1899 gelangen für „Abfallschwefelsäure" in Ladungen von 10 000 kg nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

| | | |
|---|---|---|
| Doos-Zwyndrecht | 1,58 | Mark für 100 kg. |
| Fürth- „ | 1,58 | |
| Nürnberg C. B.-Zwyndrecht . . | 1,59 | |

München, den 31. August 1899. (2363)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.**
Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. tritt im Tarif Theil II, Heft 2 für „Steinsalz in Stücken oder gemahlen" bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen von Stassfurt (K. E. D. Magdeburg) nach Stupno-Bras (k. k. österr. Staatsbahn) ein ermässigter Frachtsatz in Höhe von 142 ₰ für 100 kg in Kraft.
Breslau, den 1. September 1899. (2364)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Okt. 1897.
Die in Nr. 62 vom 16. August 1899 für 15. September l. J. veröffentlichten Frachtsätze für Gaskoks ab Lieben, Station der k. k. priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, werden aufgehoben.
München, den 2. September 1899. (2365)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Deutsch-französischer Güterverkehr mit und über Elsass-Lothringen.**
Tarif Theil IB Nachtrag II.
Zu Theil IB, Tarifvorschriften und Güterklassifikation tritt am 15. September d. J. der Nachtrag II in Kraft. Die Abgabe erfolgt gratis.
Strassburg, den 31. August 1899. (2366)
Die geschäftsführende Verwaltung:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen:**
a) der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen (Gruppe II) etc.,
b) der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I) etc.,
c) der Direktionsbezirke Berlin, Stettin, (Gruppe III) etc.,
d) der Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt etc. (Gruppe IV, V, VI) etc.,
e) der königlich sächsischen Staatseisenbahnen etc.,
f) Sosnowice W. W. E. und I. D. E. (deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr),
g) Alexandrowo (deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr),
h) der russischen Südwestbahnen,
i) der k. k. österr. Staatsbahnen, Aussig-Teplitzer Eisenbahn etc.,
k) der österr. Nordwestbahn, südnorddeutschen Verbindungsbahn etc.,
l) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und
m) der königlich ungarischen Staatseisenbahnen etc.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachungen vom 1. und 2. d. Mts., betreffend Einbeziehung von „Koksanstalt Bahnschacht" in die oben genannten Verkehre, bringen wir zur Kenntniss, dass für die Koks- und Kohlensendungen von „Koksanstalt Bahnschacht" ausser den in den bezüglichen Tarifen für „Bahnschacht" vorgesehenen Frachtsätzen an Stelle der früher bekannt gegebenen Zuschläge von 0,004 ℳ. bezw. 0,4 Heller in den oben unter a) bis h) genannten Verkehren nur 0,002 ℳ. und in den unter i) bis m) genannten Verkehren nur 0,3 Heller für 100 kg zur Berechnung kommen.
Breslau, den 31. August 1899. (2367)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.**
Lokaltarif für die Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn.
Die Umkartirungs-(Anstoss-)Sätze für den Verkehr mit Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) auf Seite 48 unter F. c. 3 des Lokaltarifs gelangen am 15. Oktober l. J. ohne Ersatz zur Aufhebung.
Darmstadt, am 31. August 1899. (2368)
**Die Direktion.**

**Sächsisch-österreichischer Eisenbahnverband.**
Tarifheft 5.
Am 1. November d. J. treten zwischen Franzensbad (sächs. St.-B. und B. E. B.) einerseits und Klosterneuburg-Weidling, Nussdorf, Wien Donaukaibahnhof, Wien II (K. F. J. B.), Wien Lagerhaus und Wien Praterkai andererseits ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Eilgütern und erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von Gütern der Stückgutklasse I in Kraft, die bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren sind.
Dresden, den 2. September 1899. (2369)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.**
Mit Gültigkeit von heute wird die zwischen den Stationen Jastrow und Plietnitz gelegene Haltestelle Betkenhammer mit den Frachtsätzen der Station Schneidemühl in obigen Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 1. September 1899. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.**
Mit sofortiger Gültigkeit bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1899 werden nach Station Volksgarten der k. k. österreichischen Staatsbahnen direkte Frachtsätze eingeführt und zwar betragen dieselben vom Schnittpunkte A bis Station Volksgarten 1 250 Heller für 1 000 kg. Bis zum Schnittpunkte A gelten die in obigem Tarife auf S. 12/13 unter Schnitttafel I, Gruppe A, b angeführten Frachtsätze.
Kattowitz, den 2. September 1899. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn.**
Die von der königlichen Eisenbahndirektion Berlin für die Gruppen- und Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahn unterm 12. Oktober v. J. in den Pflichtblättern bekannt gegebenen Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu §§ 56, 68 und 69 der Verkehrsordnung, betr. Ladefristen, kommen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 15. Oktober d. J. auch im Binnenverkehr der Ostrowo-Skalmierzycer Eisenbahn zur Einführung.
Der Kreisausschuss (2372)
des Kreises Ostrowo.

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.**
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Mogosoaia der rumänischen Eisenbahnen mit einem Frachtsatz von 509 Cts. für 100 kg in den für den Verkehr mit Morgenroth und Rosdzin bestehenden Ausnahmetarif Nr. 66 für Schwefelsäure einbezogen.
Breslau, den 29. August 1899. (2373)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.**
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Friedrichsruh i/M. der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn als Versandstation in den Seehafenausnahmetarif D für Kartoffelstärkefabrikate aufgenommen.
Altona, den 31. August 1899. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

In den für den Verkehr zwischen Basel bad. Bhf. und Waldshut einerseits und schweizerischen Stationen anderseits gültigen „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Bahnen vom 1. April 1897“ ist mit sofortiger Gültigkeit der Artikel rohe Glastafeln mit Drahteinlage (Drahtglas) unter die zu den Sätzen des Spezialtarifs I zu befördernden Güter aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 30. August 1899. (2375)
Generaldirektion.

---

**Deutsch-französischer Güterverkehr.**
Frachtbegünstigungen für die Weltausstellung in Paris im Jahre 1900.

Die Frachtbegünstigungen für die Beförderung der Ausstellungsgüter nebst den besonderen Vorschriften für einzelne Gegenstände, die näheren Bestimmungen über die Abfertigung der Güter und deren Beförderung im Innern der Stadt Paris sind von uns unter dem Titel:

„Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden oder zur Aufstellung und Ausschmückung der Ausstellungsgebäude usw. bestimmt sind.“

zusammengestellt worden und können bei den Güterabfertigungsstellen eingesehen oder durch unsere Drucksachenverwaltung zum Preise von 10 ₰ bezogen werden. Die Bestimmungen im § 3. 1 Absatz 1 und 2 der Vorschriften, die direkte Abfertigung von Kunstgegenständen betreffend, treten erst mit Herausgabe des Nachtrags V zum Theil I Abtheilung A des französisch-deutschen Gütertarifs über Belgien laut der hierüber vorbehaltenen besonderen Bekanntmachung in Kraft.

Köln, den 28. August 1899. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.**

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden einbezogen:
   a) die Stationen Gross-Räschen und Petershain (Bez. Halle a/S.) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. im Verkehr mit den Stationen Sommerfeld Lokalbhf. und Niewerle (Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld);
   b) die Stationen Alzey, Bingen, Gau-Algesheim, Mainz, Oppenheim, Rheindürkheim und Worms (Bez. Mainz) in den direkten Verkehr mit Stationen der Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld.
2. Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. ab werden die Frachtsätze für den Wagenladungsverkehr mit Stationen der Nebenbahn Greifswald-Grimmen um 1 bezw. 2 ₰ für 100 kg zu Gunsten der letztgenannten Bahn erhöht.

Nähere Auskunft, insbesondere über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 1. September 1899. (2377)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.**
Frachtermässigung für Getreide etc. ab Prag etc.

Die in Nr. 53 vom 15. Juli d. J. auf Seite 931—932 unter Nr. 1941 verlautbarten ermässigten Getreidefrachtsätze gelten für das zwischen Wallwitzhafen (einschl.) und Hamburg gelegene Verkehrsgebiet.

Wien, am 2. September 1899. (2378)
Oesterreich. Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

---

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Ausgabe einer Neuauflage des Kilometerzeigers.

Mit 1. Oktober 1899 gelangt eine Neuauflage des vom 1. April 1893 gültigen Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft zur Ausgabe.

Preis: 2 Kronen pro Exemplar.

Die Auflage des Kilometerzeigers vom 1. April 1893 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I—X tritt mit Ende September 1899 ausser Wirksamkeit.

Wien, am 28. August 1899. (2379)

---

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Am 15. September 1899, bezw. vom Tage der Eröffnung der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn, tritt zu dem vom 1. November 1899 gültigen Lokalgütertarife der im Betriebe der Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Lokalbahnen der Nachtrag II mit folgendem Inhalte in Kraft:

1. Tarif der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn.
2. Eröffnung der Station „Podbjel“ der Arvathaler Lokalbahn für den Gesammtverkehr.
3. Ergänzung des Titelblattes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária-Valéria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 28. August 1899. (2380)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

---

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Getreide etc. (Ausn.-Tarif Nr. 1), welches nach dem zwischen Wallwitzhafen und Hamburg gelegenen Verkehrsgebiete bestimmt ist, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| von Gramat-Neusiedl | 160 ₰ |
| **Nach Schönpriesen-Umschlag** | |
| von Gramat-Neusiedl | 155 ₰ |
| **Nach Dresden-Elbkai** | |
| von Gramat-Neusiedl | 196 ₰ |
| **Nach Dresden-Elbkai** | |
| von Gramat-Neusiedl (für Kleie u. Oelkuchen) | 182 ₰ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. August 1899. (2381)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Calciumcarbid treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|---|
| von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., Wien II (K.F.J.B.), Korneuburg (Oe. N. W. B.) | 224 ₰ | 162 ₰ |
| Wien I (K. E. B.) | 240 „ | 177 „ |
| Wien Don.-Uferbhf. (K. F. N. B.), Wien Don.-Kaibhf. (K. K. St. B.) | 226 „ | 168 „ |
| **Nach Schönpriesen-Umschlag** | | |
| von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., Wien II (K.F.J.B.), Korneuburg (Oe. N. W. B.) | 219 ₰ | 157 ₰ |
| Wien I (K. E. B.) | 235 „ | 172 „ |
| Wien Don.-Uferbhf. (K. F. N. B.), Wien Don.-Kaibhf. (K. K. St. B.) | 221 „ | 158 „ |
| **Nach Dresden-Elbkai** | | |
| von Wien K. F. N. B., Oe. N. W. B., St. E. G., Wien II (K.F.J.B.), Korneuburg (Oe. N. W. B.) | 278 ₰ | 209 ₰ |
| Wien I (K. E. B.) | 294 „ | 224 „ |
| Wien Don.-Uferbhf. (K. F. N. B.), Wien Don.-Kaibhf. (K. K. St. B.) | 280 „ | 210 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 31. August 1899. (2382)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. September d. J. tritt ein Nachtrag IV zum Binnenpersonen- und Gepäcktarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen des Tarifs, sowie der Preistafel I.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Direktion (2383)
der Militär-Eisenbahn.

---

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**
Ausgabe des Lokalpersonen- und Gepäcktarifes der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn.

Mit dem Tage der voraussichtlich im Monate September 1899 stattfindenden Eröffnung der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn tritt für die Linie der genannte Bahn ein Lokalpersonen- und Gepäcktarif in Kraft.

Exemplare dieses Tarifes sind bei der Tarifabtheilung der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest, Mária-Valéria utcza 11) erhältlich.

Budapest, am 28. August 1899. (2384)
Die Direktion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Am 1. Oktober d. J. wird die Theilstrecke Brandis - Seelingstädt b. Brandis der Bahnlinie Beucha-Seelingstädt auch für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die auf der genannten Linie vom 1. Oktober d. J. ab verkehrenden Personenzüge werden in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Winterfahrplan für 1899/1900, der auch Aenderungen bezüglich der zur Zeit auf der Strecke Beucha-Brandis verkehrenden Züge enthalten wird, aufgenommen.

Die Fahrkartenausgabe und der Gepäckdienst in Ammelshain, Altenhain und Seelingstädt wird von den Zugführern besorgt.

Die Personen- und Gepäcktarife sowie das sonst Erforderliche wird auf den betreffenden Verkehrsstellen sowie auf den Nachbarstationen durch Anschläge bekannt gemacht.

Dresden, am 4. September 1899. (2385)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 7. Lieferfristen.

**Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.**

Infolge starker Inanspruchnahme der gesellschaftlichen Linien durch Truppentransporte anlässlich der Herbstmanöver und der hiermit verbundenen Einschränkung des Civilgüterzugverkehres in der Strecke Böhm.-Trübau-Prag-Bodenbach wird auf Grund der Bestimmungen des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 39938 vom 29. August 1899, für den Zeitabschnitt vom einschliesslich 2. bis einschliesslich 5. September d. J. das Ruhen der Lieferfrist für jene Frachtgüter (mit Ausnahme lebender Thiere und leicht verderblicher Güter) festgesetzt, deren Weiterbeförderung durch die erwähnte Einschränkung des Güterzugverkehres verzögert wird.

Ferner dürfte infolge des bedeutenden Wagenbedarfes für die Militärtransporte die Nothwendigkeit eintreten im Betriebsbereiche der Gesellschaft während der Zeit vom 31. August bis 8. September d. J. an dem nach § 55 des Betriebsreglements der Eisenbahnen zustehenden Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, Gebrauch zu machen.

Wien, am 31. August 1899. (2386)

## 8. Verdingungen.

Zur Ausführung des Bahnbaues der Strecke Petersdorf-Ober-Polaun sollen die Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie die Maurerarbeiten für die Brücken und Durchlässe in den Loosen I und IV bis V im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Angebote sind spätestens bis zum Eröffnungstermine,

Mittwoch, den 4. Oktober 1899,
Vormittags 10 Uhr,

postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an die unterzeichnete Bauabtheilung, Bolkenhainer Strasse 4, I. Etage, einzureichen. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Die sämmtlichen Ausschreibungsunterlagen können im diesseitigen Büreau, Zimmer 3, eingesehen, bezw. von dort gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.

Hirschberg, den 30. August 1899. (2387)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung II.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge;
II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppich-, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Borden, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn;
III. Glas- und Thonwaaren, darunter Oelbehälter, Laternengläser, Glas - Tafeln, -Trichter, -Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge;
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampfer, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Ocker, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmennige, Gold-Bronze und feines;
V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Häute, Felle, Riemen, Bimssteine, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer;
VI. Papiere und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel, Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schwämme, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 19. September 1899“ versehen spätestens

Dienstag, den 19. September 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf. Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 26. August 1899. (2388)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von: Gruppe C I: Buchen-, Erlen-, Eschen-, Pappel-, Nussbaum-, Eichen- und Kiefern-Nutzholz; Gruppe C XIII: Pinsel, Hammer-, Hacken- und Besenstiele und Feilenhefte von Papiermasse für das Jahr 1900.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, den 23. September 1899, Vormittags $10^1/_2$ Uhr portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ für Gruppe C I und 0,75 ℳ für Gruppe C XIII portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 15. Oktober 1899.

Kattowitz, den 29. August 1899. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Wir beabsichtigen die Lieferung von
60 000 Stück kiefernen und
8 000 „ eichenen Bahnschwellen
im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Von denselben müssen 30 000 Stück kieferne Schwellen bis zum 1. Dezember d. J., der übrige Theil bis zum 1. Mai n. J. geliefert werden.

Lieferungsbedingungen etc. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen“ bis zum 15. September d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebot genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 10. Oktober d. J. erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch alle Gebote abzulehnen.

Oldenburg, den 31. August 1899. (2390)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 9. Verkauf von Altmaterialien.

Wir beabsichtigen etwa
133 t Stahlschienen für Haupt- und Nebengleise brauchbare sowie unbrauchbare,
622 t Eisenschienen desgleichen,
sowie 1 620 Stück eiserne Schwellen mit Hakenplatten, System Haarmann, an den Meistbietenden zu verkaufen.

Laschen zu den für Nebengleise brauchbaren Schienen sind vorhanden und können mitgeliefert werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst eingesehen auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien“ bis zum 18. September d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Oldenburg, den 31. August 1899. (2391)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 69. | 9. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten.

Auf Anregung und unter Leitung des Reichseisenbahnamtes sind in diesem Frühjahr zwischen den Bundesregierungen Bestimmungen über die planmässige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten vereinbart, welche sich im wesentlichen an die in den einzelnen Staaten schon bestehenden Anordnungen, namentlich an die in Preussen geltenden Vorschriften vom 24. Dezember 1897 anschliessen, aber doch ein selbständiges Interesse beanspruchen, weil sie nunmehr von allen Bundesregierungen angenommen worden sind. Die Bestimmungen treten mit dem 1. Oktober d. J. in Kraft.

Wir lassen sie nunmehr hier folgen:

### I. Dienst- und Ruhezeit.

1. Stationspersonal. (Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Stationsassistenten, Telegraphisten, Rangirmeister, Haltestellenaufseher und Weichensteller.) Wenn der Dienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Im übrigen kann die durchschnittliche tägliche Dienstdauer bis zu 12 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht bis zu 14 Stunden betragen. Ausnahmsweise kann bei einfachen Betriebsverhältnissen, bei denen in die Dienstschicht längere Pausen fallen, wie namentlich auf Nebenbahnen, die Dauer der Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden.

2. Bahnwärter und Haltepunktwärter. Die Dauer der täglichen Dienstschicht soll 14 Stunden nicht überschreiten. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. Wenn die Bahnwärter nur in grösserer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf die Wege zum und vom Dienst entfallende Zeit angemessen zu berücksichtigen.

3. Zugbegleitungspersonal. Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 11 Stunden betragen. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist. Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte usw. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimath als auch ausserhalb als Dienst anzurechnen.

4. Lokomotivpersonal. Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu 11 Stunden ausgedehnt werden. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden. Auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimath folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist. Die innerhalb einer Dienstschicht im Zugdienste zurückzulegende planmässige Fahrzeit soll einschliesslich derjenigen Aufenthalte auf den Stationen, während deren die Lokomotive nicht verlassen werden kann, keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen. Wenn der Rangirdienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten. Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Uebernahme und Uebergabe der Geschäfte usw. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimath als auch ausserhalb als Dienst anzurechnen.

### II. Ruhetage.

Jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte soll monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Zahl der Ruhetage des unter I. 1 und 2 aufgeführten Personals auf einen im Monat eingeschränkt werden.

### III. Schlussbestimmungen.

1. Die planmässige Dienstschicht im Sinne dieser Vorschriften (Abschnitt I) umfasst den Zeitraum, der zwischen zwei nach den nachstehenden Grundsätzen berechneten Ruhezeiten liegt.

2. Als Ruhezeit gilt jeder von Dienst oder Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt: a) bei dem Stationspersonal, den Bahn- und Haltepunktwärtern (I. 1, 2): mindestens 8 Stunden, b) bei dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal (I. 3, 4): mindestens 8 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimath, mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhe ausserhalb der Heimath verbracht wird. Doch kann auch (zu b) eine Pause von 6 bis 8 Stunden in der Heimath als Ruhezeit angesehen werden, wenn sie zwischen Dienstschichten liegt, denen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden in der Heimath vorangeht oder folgt.

3. Pausen von geringerer als der zu 2 bezeichneten Dauer gelten nicht als Ruhezeiten. Sie sind daher ebenso, wie die Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft, in die planmässige Dienstschicht einzurechnen.

4. Im Nachtdienste darf kein Beamter mehr als 7 Nächte hintereinander beschäftigt werden.

5. Als Ruhetag (Abschnitt II) gilt nur eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden.

6. Werden Beamte oder Arbeiter aus anderen Zweigen des Eisenbahnwesens während einzelner Stunden zur Aushilfe im Betriebsdienste herangezogen, so ist bei der Bemessung der zulässigen Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung verbrachte Zeit angemessen zu berücksichtigen.

In glücklicher Weise scheint uns durch diese Bestimmungen die Schwierigkeit gelöst zu sein, für die so sehr verschiedenartige Inanspruchnahme des Eisenbahnpersonals nach der Art des Dienstes und der Stärke und Dauer des Betriebes doch einheitliche genügend dehnbare Vorschriften zu geben, welche ebenso sehr das Personal vor einer Ueberanstrengung schützen, als sie auch die Verwaltungen in den Stand setzen, übertriebenen Ansprüchen entgegenzutreten. In aller Stille ist auf einem unendlich grossen Arbeitsfelde die Frage des „Normalarbeitstages“ gelöst, freilich nicht in dem Sinne des gleichmässigen „Achtstundentages“, der für eine Anzahl von Eisenbahndienstzweigen geradezu ein privilegirtes Nichtsthun bedeuten würde, aber doch in dem Sinne der weitesten Rücksichtnahme auf die Pflege der Gesundheit und des Familienlebens der Eisenbahnbediensteten.

Die Durchführung der Bestimmungen wird den einzelnen Verwaltungen nicht unerhebliche finanzielle Opfer zumuthen, weil vielfach eine Personalvermehrung unvermeidlich sein wird, um die nöthigen Ablösungen zu beschaffen. Namentlich wird die Beschränkung der höchsten Dauer der täglichen Dienstschicht bei Bahnen mit einfachen Betriebsverhältnissen auf 16 Stunden Schwierigkeiten bieten. Auf den deutschen Nebenbahnen und auch auf verkehrsschwachen Hauptbahnen ist die Dienstzeit ja meist so geregelt, dass der erste Zug in den Morgenstunden etwa von 6 Uhr an und der letzte Zug in den Abendstunden bis etwa 10 Uhr verkehrt. Von 6—10 Uhr sind gerade 16 Stunden; nun muss aber der Dienst wegen der Schalteröffnung, Bedienung der Weichen, des Telegraphen, der Signale usw., dann auch wegen einer etwas ausgedehnteren Lage der Züge sehr häufig nicht nur 16 Stunden, sondern etwas mehr, sagen wir bis zu 18 Stunden betragen. Wie nun für diese wenigen überschiessenden Stunden eine Ablösung beschaffen? Bisher machte man sich im ganzen keine Sorge, da die Bediensteten selbst, bei der geringen Inanspruchnahme durch den meist zahlreiche, wenn auch kürzere Pausen gewährenden Dienst, auch eine lange Dienstdauer gern in Kauf nahmen, wenn sie dafür dann desto längere Ruhepausen genossen, die sie irgend welchem Privatverdienst — landwirthschaftliche Arbeit, Handwerkerei u. a. — widmen konnten. Gerade in dem Streben nach solchen Nebenarbeiten lag die Gefahr! Die gewährte Musse wurde nicht zur Ruhe, sondern zu anderen Arbeiten verwendet, und der Beamte kam nicht genügend ausgeruht wieder in den Dienst! Solchen Missständen, die ja zum Theil in ungenügender Besoldung ihre Quelle hatten, wird durch die neuen Bestimmungen vorgebeugt, sie haben aber auch die stillschweigende Voraussetzung, dass der Bedienstete für seine Leistung genügend entlohnt wird, so dass er nicht zur Lebensfristung unbedingt auf Nebenverdienst angewiesen ist. Indem die Dauer der einzelnen Dienstschicht verkürzt und die Gewährung einer Ruhepause von mindestens 10 Stunden nach einer längeren Dienstschicht gewährleistet ist, wird zugleich auf die Verwaltung ein gewisser Zwang geübt, die Diensteintheilungen so zu treffen, dass sie der natürlichen Tageseintheilung, wie sie der Gesundheit am zuträglichsten ist, thunlichst entsprechen. Die in früheren Jahren beispielsweise auf Strecken mit Tag- und Nachtdienst so beliebte und den Beamten selbst höchst erwünschte sehr einfache Diensteintheilung: 24 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhe immer abwechselnd, ist nun mit vollem Recht unmöglich gemacht, denn sie führte nur zu fortgesetzten Ueberanstrengungen, nicht etwa so sehr wegen der dienstlichen Anforderungen, sondern weil die Beamten in den 24 Stunden der Ruhe ihren Privatarbeiten in solchem Umfange nachgingen, dass sie unausgeruht in den Dienst zurückkehrten.

Hochwichtig ist die Bestimmung, dass jeder im Betriebsdienste ständig beschäftigte Beamte mindestens monatlich zwei Ruhetage erhalten soll. Auch bei einfachen Betriebsverhältnissen, namentlich auf Nebenbahnen, muss mindestens ein Ruhetag gewährt werden.

Dass diese Ruhetage immer auf einen Sonntag fallen sollen, ist nicht gesagt und auch oft nicht ausführbar. Eine solche Bestimmung könnte geradezu bedenklich wirken, da der Betriebsdienst bekanntlich, so weit er den Personenverkehr betrifft, nach den Gewohnheiten der deutschen Bevölkerung an Sonntagen meist angestrengter ist als an Wochentagen. Wird die Verwaltung durch die Bestimmungen über die Sonntagsruhe — welche übrigens unberührt bleiben — veranlasst, an diesen Tagen gerade die regelmässigen Betriebsbeamten durch Ablöser — meist minder geübte und geeignete Personen — vertreten zu lassen, so liegt die Gefahr vor, dass gerade die schwersten Anforderungen des Dienstes auf solchen Bediensteten lasten, die ihnen am wenigsten gewachsen sind.

In der Gewährung von zwei Ruhetagen monatlich an die Betriebsbeamten sehen wir einen neuen freudig zu begrüssenden Schritt auf dem Wege, dass das durch körperliche Anstrengung, strenge Verantwortung und gesundheitliche Gefahren ohnehin den Büreaubeamten gegenüber recht ungünstig gestellte Personal des äusseren Dienstes wenigstens in Bezug auf die Ruhetage eine Sicherung erhält. Man vergleiche doch den Dienst eines Stationsassistenten mit dem eines ihm gleichstehenden Beamten des Büreaus: ersterer hat mindestens 8 Stunden täglichen Dienst zu wechselnden, meist unbequemen Zeiten, entweder früh beginnend oder spät endigend, vom Nachtdienst ganz abgesehen; sein Dienst verlangt mit wenig Unterbrechungen gespannte Aufmerksamkeit, deren Versäumung die schwersten Folgen haben kann. In Wind und Wetter muss er hinaus, mag es heiss oder kalt sein, regnen oder schneien. Wie oft wird der regelmässige Dienst durch Verspätungen oder andere Unordnungen unterbrochen und verlängert! Wie regelmässig spielt sich im Vergleich hierzu der Dienst des Büreaubeamten ab! Täglich 7 Arbeitsstunden, entweder von ausreichender Mittagspause unterbrochen, oder schon um 3 Uhr Nachmittags endigend, wie in Berlin und allen grösseren Städten! Der Dienst geschieht in geschlossenen Räumen, die im Winter behaglich erwärmt sind. Die Verantwortung beschränkt sich in der Hauptsache auf die ordnungsmässige Erledigung schriftlicher Arbeiten, die eine Thätigkeit über die Büreauzeit hinaus nicht allzu häufig erfordern, meist aber Zeit zu kleineren Unterbrechungen lassen. Sonn- und Festtage sind, von dem den einzelnen nicht häufig treffenden kurzen Vormittagsdienst abgesehen, frei.

Solchen Unterschieden gegenüber ist die Gewährung zweier Ruhetage im Monat an die Betriebsbeamten gewiss eine immer noch bescheidene Ausgleichung!

Sehr wichtig sind auch die Schlussbestimmungen über den Begriff der Ruhezeit, da sie den Meinungsverschiedenheiten hierüber durch klare feste Grundsätze ein erwünschtes Ende machen. Auch die Festsetzung, dass als Ruhetag nur eine Dienstbefreiung

von mindestens 24 Stunden gilt, wird den Verwaltungen eine sichere Stütze bei der Aufstellung der Diensteintheilungen sein; sie schützt die Personale vor einer Verkürzung, wie sie namentlich in der Weise wohl häufig vorkam, dass einem etwa um 10 Uhr Vormittags aus dem Nachtdienste tretenden Bediensteten der frei bleibende Rest des Tages und der folgenden Nacht als Ruhetag angerechnet wurde, auch wenn er am nächsten Morgen vielleicht schon um 4 oder 5 Uhr wieder im Dienste sein musste.

Dass über die besprochenen Vorschriften unter Leitung des Reichseisenbahnamtes zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen so rasch und vorbehaltlos eine freiwillige Einigung erzielt worden ist, obgleich sicher von den einzelnen nicht nur finanzielle Opfer zu bringen waren, sondern auch auf eingebürgerte bequeme Einrichtungen verzichtet werden musste, scheint uns ein besonders günstiges Vorzeichen für die Lösung so mancher wichtigen Eisenbahnfragen, über die auf dem gleichen Wege zwischen den deutschen Staatsbahnverwaltungen verhandelt wird.

Wir schliessen hieran einige Betrachtungen über die Versuche anderer Staaten, zur Regelung der Arbeitszeit im Eisenbahnbetriebe zu gelangen. Bei der Eigenart des Eisenbahnbetriebes hat sich die Festsetzung einer täglichen, für alle Dienstzweige gleichen Normalarbeitszeit als unzweckmässig erwiesen, da sie unter den wechselnden Anforderungen des Betriebes nicht innegehalten werden kann. Wo man gleichwohl eine feste Arbeitszeit eingeführt hat, sah man sich genöthigt, in einer oder der anderen Form Ueberschreitungen vorübergehend oder regelmässig zuzulassen.

Am radikalsten ist man wohl in der englischen Kolonie Viktoria in Australien vorgegangen, wo im Jahre 1882 verfügt wurde, dass in allen Abtheilungen der Staatsbahnen der Achtstundentag die höchstzulässige Arbeitsdauer darstelle. Als von den Eisenbahndirektoren dagegen eingewendet wurde, dass die Durchführung dieser Verfügung unmöglich sei, erklärte der Eisenbahnminister, dass die höchstens achtstündige Arbeitszeit soweit praktisch thunlich durchgesetzt werden möge. Mit dieser Beschränkung besteht seitdem der Achtstundentag auf den Eisenbahnen von Viktoria. Dass er häufig überschritten wurde, bestätigen seither wiederholte Beschwerden, die im Parlament zur Erörterung kamen, indessen ohne dass man sich zu strengeren Maassnahmen entschliessen konnte.

Eine Begrenzung der Dauer der Arbeitszeit für den Eisenbahndienst besteht auch in der Schweiz auf Grund des Gesetzes von 1890, durch welches der Zwölfstundentag als höchstens zulässige Arbeitszeit für den Eisenbahndienst mit dem Zusatze eingeführt wurde, „soweit der Betrieb eine mehr als gewöhnliche Arbeitszeit erfordert.“ Die Anwendung der höchstzulässigen Arbeitsdauer soll also nur in Ausnahmefällen statthaft sein. Gleichzeitig bestimmte das Gesetz die Innehaltung einer zehnstündigen Ruhepause innerhalb 24 Stunden für das Maschinen- und Zugpersonal und einer einstündigen Ruhepause in der Mitte der Arbeitszeit für den Arbeiter. Besondere Bestimmungen über die Arbeitszeit der Frauen, die als Bahnwärterinnen vielfach beschäftigt sind, fehlen. Das Eisenbahndepartement forderte zwar die Gesellschaften auf, die Frauen nicht mehr als 12 Stunden im Bahnwärterdienste zu verwenden, doch ist dieser Aufforderung schwerlich überall entsprochen worden.

Anders und eigenartig hat man diese Angelegenheit in England geregelt. Durch das Gesetz von 1893 wurde dem Handelsamt das Recht eingeräumt, auf die Beschwerden der Arbeiter hin, die Eisenbahngesellschaften zu zwingen, ihm einen Plan für die Arbeitsdauer ihrer Angestellten vorzulegen, durch dessen Ueberprüfung das Handelsamt die Dauer der täglichen Arbeitszeit in gewisse Schranken zu bringen vermag, ohne die nöthige Rücksichtnahme auf alle Anforderungen des Verkehres und der Natur der Arbeit ausser Acht zu lassen. Weigert sich die Eisenbahngesellschaft, in der vorgeschriebenen Frist den betreffenden Arbeitsstundenplan dem Handelsamte vorzulegen, so leitet es die Sache an die „Railway and Canal Commission“ (eine parlamentarische Kommission), welche die widerspenstige Eisenbahngesellschaft mit einer Strafe bis 100 £ für jeden Tag der Unterlassung belegen kann. Dasselbe Verfahren findet statt, wenn die Eisenbahngesellschaft es unterlässt, den vom Handelsamt festgesetzten Arbeitsstundenplan bis zu einem gewissen Termin zur Durchführung zu bringen. Gleichzeitig mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wurden die Eisenbahngesellschaften von dem Handelsamte aufgefordert, ihre Bediensteten davon in Kenntniss zu setzen, dass sie offen und ungescheut von den Wohlthaten des neuen Gesetzes Gebrauch machen möchten. Später benachrichtigte das Handelsamt die Angestellten und Arbeiter der Eisenbahngesellschaften noch ausdrücklich, dass alle ihre Mittheilungen vertraulich behandelt werden würden. Nach einem Berichte des Handelsamtes von 1895 sollen infolge dieses Gesetzes die übermässigen Arbeitsstunden ganz beseitigt worden sein.

In der Praxis hat sich demnach, wie die Erfahrungen in England, in der Schweiz und selbst in Viktoria zeigen, die sozialdemokratische Forderung nach Einführung des Achtstundentages im Eisenbahndienste als undurchführbar erwiesen. Selbst radikale Sozialpolitiker, wie Richard Ehrenfeld in einem Aufsatze der Wiener „Zeit“ unter der Aufschrift: „Zur Eisenbahnerfrage“, vertreten die Ansicht, die, wie wir eingangs sahen, im grossen und ganzen auch von den deutschen Eisenbahnverwaltungen angenommen worden ist, dass eine Regelung der Arbeitszeit auf den Eisenbahnen nur dann Aussicht auf praktischen Erfolg haben kann, wenn sie die Grenze der täglichen Arbeitszeit, entsprechend den wechselnden Verkehrsverhältnissen und der Natur der verschiedenen Dienstzweige, elastisch belässt, dafür aber die Ruhezeit zwischen zwei Arbeitsabschnitten im entsprechenden Verhältnisse zur vorhergegangenen Arbeitszeit unverkürzbar festsetzt.

Wir glauben, dass die eingangs mitgetheilten Anordnungen für die deutschen Eisenbahnen den richtigen Mittelweg einschlagen und sich in der Praxis trefflich bewähren werden.

---

## Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898.

Dem soeben erschienenen statistischen Bericht über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1898, der auf 325 Seiten die ausführlichsten Nachweise über Verwaltung, Betrieb und Verkehr des sächsischen Staatseisenbahnnetzes enthält, entnehmen wir folgendes von allgemeinerem Interesse.

Der Umfang dieses Netzes hat sich im Jahre 1898 durch den Zuwachs der 19,7 km langen Schmalspurbahn Klingenberg-Frauenstein und der 13,5 km langen vollspurigen Nebenbahn Beucha-Seelingstädt auf 2966,15 km erweitert. Davon liegen 285,47 km ausserhalb des Königreichs Sachsen, nämlich im Königreich Preussen, Grossherzogthum Sachsen-Weimar, in den Herzogthümern Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg und den Fürstenthümern Reuss ältere und jüngere Linie sowie im Königreich Böhmen und zwar in letzterem 25,56 km, die also auch ausserhalb des Deutschen Reiches liegen. Die Gesammtlänge von 2966,15 km besteht aus 28,06 % zweigleisigen Vollspurbahnen, 32,95 % eingleisigen dergleichen, 26,17 % eingleisigen Vollspurnebenbahnen und 12,82 % Schmalspurbahnen. Hierzu kommen noch 98,10 km unter sächsischer Staatsverwaltung stehende Privatbahnen, sodass sich die Länge der unter sächsischer

Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen auf 3 064,25 km beläuft. Die Gesammtlänge der im Königreich Sachsen betriebenen Bahnen betrug Ende 1898 2 848,89 km, das ist durchschnittlich auf je 100 qkm 19 km Bahn. Hierunter sind 206,99 km Privatgleise, die zu Montan-, land- und forstwirthschaftlichen Zwecken an das Staatseisenbahnnetz angeschlossen sind, nicht inbegriffen. Von der gegenwärtigen Länge der Staatseisenbahnen waren im Betriebe 1837: 0,48 %, 1857: 20,21 %, 1877: 69,20 %, 1897: 98,85 %. Die stärkste Zunahme, nämlich um 15,77 %, vollzog sich von 1874 zu 1875. In der ersten Hälfte des seit dem Bestehen der Eisenbahnen in Sachsen vergangenen Zeitraumes von 61 Jahren ist ungefähr ein Drittel der jetzt im Betriebe befindlichen Bahnen eröffnet worden, auf die zweite Hälfte von 1867—1898 entfallen beinahe zwei Drittel. Für die gesammten Bahnen ist im ganzen ein Baukapital von 895 104 782 M. aufgewendet worden, darunter für Transportmittel 146 609 769 M. Das von der Regierung für den Bau und die Erwerbung aufgewendete Anlagekapital beträgt dagegen 840 678 294 M., das ist 286 418 M. durchschnittlich für 1 km Bahnlänge.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 1 195 Lokomotiven, 51 mehr als 1897, 830 Tender, 35 mehr, 3 201 Personenwagen, 164 mehr, 529 Zugführer- und Gepäckwagen, 10 536 bedeckte Güterwagen, 395 mehr, 18 339 offene Güterwagen, 473 mehr. Die Anzahl der Personenwagenplätze hat sich von 122 421 auf 132 270, also beinahe um 10 000 vermehrt. Das Ladegewicht der Güterwagen ist von 286 967 auf 298 536 t gestiegen. Die Lokomotiven haben im ganzen 46 200 000 km, die Wagen im ganzen 1 087 700 000 Achskilometer, 75 500 000 mehr als im Vorjahre zurückgelegt. Von dieser Zunahme entfallen rund 34 700 000 auf die Personen- und 40 000 000 auf die Güterwagen. An Wagenmiethe usw. wurden von der Verwaltung vereinnahmt 2 842 634 M., gegen das Vorjahr mehr 343 869 M. Dagegen mussten an fremde Verwaltungen für Wagenmiethe 3 398 502 M. ausgegeben werden, 109 057 M. mehr. Das Verhältniss zwischen Einnahme und Ausgabe hat sich mithin zu Gunsten der sächsischen Staatsbahnen verschoben. Die von jeder Personenwagenachse durchschnittlich zurückgelegten Kilometer sind von 44 550 auf 46 219 gestiegen; die Ausnutzung der vorhandenen Personenwagenplätze betrug 20,69 % gegen 21,58 % im Vorjahre, die Ausnutzung des Ladegewichtes der Güterwagen 42,83 % gegen 43,78 % im Jahre 1897. Die Ausnutzung hat sich also sowohl hinsichtlich der Personenwagenplätze wie des Güterladegewichtes weiter verschlechtert. Der Brennmaterialverbrauch zur Lokomotivfeuerung stieg von 402 306 auf 458 559 t und der Aufwand dafür im ganzen von 5 887 734 M. auf 6 169 434 M. Für 1 Wagenachskm sank er jedoch von 0,581 auf 0,566 ₰. Ohne Einrechnung der Bauzüge wurden im Jahre 1898 im ganzen 877 675 Züge befördert, 46 685 mehr als 1897, das sind 2 405 durchschnittlich an einem Tage, 128 mehr. Hiervon dienten 359 385 dem Personenverkehre ausschliesslich, 208 761 dem Personen- und Güterverkehre gemeinsam und 309 528 nur dem Güterverkehre. Die durchschnittliche Weglänge eines Zuges war 35,33 km gegen 35,36 km im Vorjahre.

Die Zahl der im Jahre 1898 beförderten Personen betrug 59 832 586; gegen das Vorjahr 7 226 372 = 13,74 % mehr. Dagegen ist die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer nur um 8,69 % gestiegen. Die Fahrgeldeinnahme von 35 989 714 M. ist um 2 203 037 M. = 6,52 % höher als im Vorjahre. Die Wirkung der unverhältnissmässigen Zunahme des Nahverkehres, aber auch der weiteren Verschiebung des Antheilsverhältnisses der Wagenklassen nach unten ist aus dieser ungleichmässigen Zunahme deutlich zu erkennen. Die von einer Person durchschnittlich durchfahrene Weglänge ist von 21,51 km auf 20,56 km weiter gesunken. Der Antheil der Wagenklassen am Gesammtverkehre aber betrug in Prozenten auf Grund der Personenkilometer

| | 1898 | 1897 |
|---|---|---|
| bei der I. Wagenklasse . . . | 0,67 | 0,68 |
| „ „ II. „ . . . | 12,20 | 12,65 |
| „ „ III. „ . . . | 71,56 | 71,47 |
| „ „ IV. „ . . . | 15,57 | 15,20 |

Hiernach haben die beiden unteren Wagenklassen ihren Antheil am Gesammtverkehre um 0,46 % auf Kosten der beiden oberen Klassen abermals erhöht. Das Fahrgeld durchschnittlich für eine Person ist von 64 ₰ im Vorjahre auf 60 ₰ gesunken. Von der Gesammtzahl der Reisenden wurden auf die Entfernung unter und bis 10 km 28 664 643 = 47,91 % gegen 24 920 489 und 47,37 % im Vorjahre befördert. Von dem im Jahre 1898 gegen das Vorjahr mehr beförderten 7 226 372 Reisenden entfielen allein auf die Entfernungsstufen bis zu 40 km 6 804 502. Auch die Zahl der beförderten Hunde ist von 83 118 auf 89 381, also um 6 273 = 7,5 % gestiegen. Gepäcküberfracht wurde für 32 611 t gegen 29 996 t im Vorjahre bezahlt.

Im Güterverkehre wurden 23 726 064 t befördert, 735 750 t = 3,20 % mehr als 1897. Die Zunahme der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug 33 089 813 = 2,14 %. Dagegen ist die Frachteinnahme von 67 498 804 auf 69 325 396 M. = 2,71 % gestiegen. Die durchschnittliche Weglänge der Güter ist von 67,33 auf 66,64 km gesunken, dagegen hat sich der Durchschnittsfrachtertrag für 1 Gütertkm von 4,36 auf 4,38 ₰ gehoben. Dies rührt daher, dass sich der Antheil am Gesammtverkehre bei den Eilgütern von 0,42 auf 0,44 %, bei den Stückgütern von 6,32 auf 6,52 % erhöht hat. Dagegen ist z. B. der Transportantheil bei Spezialtarif III von 41,70 auf 40,69 % gesunken. Von den beförderten Gütern kamen Prozente

| | 1898 | 1897 |
|---|---|---|
| auf den Binnenverkehr . . . | 44,58 | 46,93 |
| „ „ direkten Verkehr . . | 47,66 | 45,26 |
| „ „ Durchgangsverkehr . | 7,76 | 7,81 |

und von der Güterfrachteinnahme

| | | |
|---|---|---|
| auf den Binnenverkehr . . . | 39,61 | 41,48 |
| „ „ direkten Verkehr . . | 52,14 | 50,44 |
| „ „ Durchgangsverkehr . | 8,25 | 8,08 |

Hiernach hat sich das Verhältniss nur zu Gunsten des direkten Verkehres verschoben.

Die tägliche Transportleistung betrug im Durchschnitt 163 925 Personen und 67 025 t Güter, die durchschnittliche Tageseinnahme im Personenverkehre 98 717 M., im Güterverkehre 194 406 M., im ganzen 295 361 M. Der stärkste Personenverkehr fiel mit 6 052 140 Personen auf den Juli, der schwächste (nach dem Tagesverkehre) auf den Januar. Im Güterverkehre kam die höchste Last auf den Monat November mit 2 266 058 t, dagegen die höchste Güterfrachteinnahme mit 6 573 818 M. auf den Oktober, die niedrigste Transportziffer aber (nach dem Tagesverkehre) ebenfalls auf den Januar.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.** Wie bereits erwähnt, ist mit Rücksicht auf das am 1. Januar 1900 zur Einführung gelangende neue Handelsgesetzbuch und das voraussichtlich zu demselben Zeitpunkte in Kraft tretende, am 16. Juni 1898 in Paris abgeschlossene Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands theilweise einer Umarbeitung unterzogen worden. Dabei haben auch einige andere als wünschenswerth erachtete Aenderungen und Ergänzungen Berücksichtigung gefunden. Da nun auch verschiedene Aenderungen der dazu erlassenen allgemeinen Zusatzbestimmungen und Tarife nöthig werden und deren Ausarbeitung und Feststellung bei der Kürze der Zeit der Beschleunigung bedarf, so stellt, wie der „Berl. Act." mittheilt, die Eisenbahndirektion zu Berlin bei der am 15. d. Mts. stattfindenden Generalversammlung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen den dringlichen Antrag, verschiedene in Frage kommende Paragraphen zu ändern. Den Bericht wird die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, den Gegenbericht die preussisch-hessische Eisenbahndirektion zu Mainz erstatten.

— Zur möglichsten **Verhütung des Wagenmangels** hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine erhebliche weitere Einschränkung in der Inanspruchnahme des Bestandes an offenen (sogen. O-)Wagen für die eigenen Zwecke der Eisenbahn verfügt. Wenn auch nach den geltenden Vorschriften die Verwendung von O-Wagen für Arbeitszwecke im Sommer im allgemeinen bis Mitte September zulässig sei, so dürfe sie doch, um den zeitweilig auch im Sommer auftretenden Schwierigkeiten in der Wagengestellung zu begegnen, nur insoweit erfolgen, als Arbeitswagen hierfür nicht verfügbar gemacht werden können. Es komme darauf an, die vorhandenen Arbeitswagen so auszunutzen, dass die Verwendung von O-Wagen an ihrer Stelle thunlichst ganz vermieden werde. Um eine ausgiebige Verwendung der Arbeitswagen sicher zu stellen, sei Für-

sorge zu treffen, dass alle Anforderungen der unteren Dienststellen an solchen Wagen schon bei den Inspektionen gesichtet und auf das wirkliche Bedürfniss zurückgeführt werden, demnächst aber noch bei der Direktion selbst eine sorgfältige Prüfung des Bedarfs stattfinde. Hierbei werde besonders auch der Gesichtspunkt zu beachten sein, dass die Verwendung der Wagen zu Arbeitszwecken innerhalb des Direktionsbezirks nach Maassgabe eines einheitliches Arbeitsplanes zu erfolgen habe, damit die Bedarfsdeckung möglichst gleichmässig vertheilt werde. Es sei aber auch weiter darauf Bedacht zu nehmen, dass Arbeitswagen, die an einer Stelle nicht fortdauernd benutzt werden können, in der Zwischenzeit anderen Zwecken zugeführt werden. Wenn z. B. Kies-, Boden- und dergl. Züge in einem Inspektionsbezirk nicht täglich gefahren werden, so werde ein Betriebsplan für mehrere benachbarte Inspektionen aufzustellen sein, um die tägliche Ausnutzung der Arbeitswagen zu ermöglichen. Insbesondere würde es sich als unvortheilhaft erweisen, wenn etwa jeder Betriebsinspektion ein besonderer Arbeitswagenpark überwiesen wäre, statt die Bedürfnisse mehrerer Inspektionen zu vereinigen und gemeinsam zu befriedigen. Die Feststellung des wirklichen Bedarfs an Arbeitswagen habe daher direktionsseitig unter Mitwirkung des Dezernenten für die Wagenangelegenheiten und nöthigenfalls unter Zuziehung der Inspektionsvorstände zu erfolgen. Der Bedarf und die Verwendung der Arbeitswagen sei ferner gelegentlich der Dienstreisen örtlich daraufhin nachzuprüfen, ob die Anforderung thatsächlich nothwendig gewesen und ob eine jederzeitige Ausnutzung der Arbeitswagen gesichert sei.

— **Deckung des Winterbedarfs und Entladung von Eisenbahnwagen.** Auch in diesem Jahre sind die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft von der Eisenbahnverwaltung ersucht worden, die betheiligten Interessentenkreise auf die Nothwendigkeit möglichst frühzeitiger Deckung ihres Winterbedarfs an Kohlen und anderen Produkten hinzuweisen, da bei der andauernd günstigen Konjunktur auf fast allen Gebieten des Grossgewerbes auf einen starken Güterverkehr im kommenden Herbst zu rechnen ist und aus diesem Grunde trotz aller umfassenden Maassnahmen seitens der Bahnverwaltung eine pünktliche Gestellung der Wagen nicht immer möglich sein wird. Ebenso liege es im allgemeinen Verkehrsinteresse, wenn die Interessenten für eine schleunige Ent- und Beladung der Wagen Sorge tragen; es würde sich in dieser Richtung viel Zeit gewinnen lassen, wenn die betreffenden Firmen Anmeldung ihrer Sendungen durch Boten, Telegramm oder Fernsprecher verlangen und gleichzeitig Vorkehrungen treffen würden, dass die Fuhrwerke bei eintreffender Benachrichtigung über die eingegangenen Ladungen sofort behufs Abholung der Güter zur Verfügung stehen.

— **Aufenthalt von Reisenden in den Gängen der D-Züge.** Da mehrfach beobachtet worden ist, dass sich in den Gängen der D-Züge Reisende mit Fahrkarten III. Wagenklasse vor den Abtheilen höherer Klassen aufhalten und die Insassen dieser Abtheile belästigen, so hat der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten die königlichen Eisenbahndirektionen darauf aufmerksam gemacht, dass das Verweilen der Reisenden III. Klasse in den Wagen höherer Klassen nicht zulässig ist. Gleichzeitig hat er angeordnet, das Fahrpersonal anzuweisen, dieses Verbot durchzuführen, ohne erst die Mahnung der Reisenden abzuwarten. Ferner soll das Zugpersonal darauf achten, dass ein längerer Aufenthalt der Reisenden in dem Raume vor den Thüren der Aborte vermieden wird.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in Bezug auf die **abgekürzte Bezeichnung des Jahres 1900** angeordnet, dass soweit in den verstellbaren Dienststempeln (Güterannahme- usw. Stempel, Fahrkartenverkaufsstempel u. dergl.) die Jahreszahl abgekürzt durch zwei Ziffern bezeichnet wird, auch das Jahr 1900 abgekürzt und zwar durch „00“ darzustellen ist. In gleicher Weise sollen für die folgenden Jahre die Abkürzungen 01, 02, 03 usw. angewendet werden.

— **Die vom Publikum so lebhaft ersehnte Beschleunigung der Züge der Wannseebahn** ist jetzt in dem Fahrplan zum 1. Oktober durchgeführt, nachdem zur Feststellung der Durchführbarkeit an vier Tagen der letzten Wochen Versuchsfahrten von Kommissaren des Ministeriums und der Eisenbahndirektion Berlin vorgenommen sind. Gegen den bisher geltenden Fahrplan beträgt der Zeitgewinn von Berlin-Wannseebahnhof bis Grossgörschenstrasse 1 Minute, bis Friedenau 2 Minuten, bis Steglitz ebenfalls 2 Minuten, bis Gross-Lichterfelde-West 3 Minuten, bis Zehlendorf 4 Minuten, bis Schlachtensee, Wannsee, Neubabelsberg und Nowawes-Neuendorf 5 Minuten und bis Potsdam 6 Minuten. Man braucht also jetzt nach Grossgörschenstrasse 4, nach Friedenau 9, nach Steglitz 14, nach Gross-Lichterfelde-West 18, nach Zehlendorf 23, nach Schlachtensee 29, nach Wannsee 35, nach Neubabelsberg 43, nach Nowawes-Neuendorf 48, nach Potsdam 52 Minuten.

Der Fahrplan der Wannseebahn hat infolge der Beschleunigung eine Umgestaltung erfahren müssen, die jetzigen Abfahrtszeiten von und die Ankunftszeiten in Berlin sind jedoch beibehalten worden.

Für die Sonn- und Festtage bleibt der bisherige Fahrplan im allgemeinen bestehen, nur wird die Fahrzeit bis Potsdam, welche jetzt 58 Minuten beträgt, auf 57 Minuten abgekürzt. Die eine Minute Fahrzeitverkürzung entfällt auf die Strecke Nowawes-Neuendorf-Potsdam. Eine Ermässigung der Gesammtfahrzeiten war hier nicht thunlich, weil durch die grössere Frequenz längere Aufenthalte auf den Stationen bedingt werden.

Da die Stationen Neubabelsberg und Potsdam ausserdem durch die von und nach dem Potsdamer Hauptbahnhof in Berlin verkehrenden Vorortzüge (täglich 14 in jeder Richtung), Potsdam überdies durch 12 Fernzüge, mit Berlin in Verbindung stehen, welche die 26 km lange Strecke in 23 bis 31 Minuten zurücklegen, so wird das Publikum es verschmerzen können, dass für die genannten beiden Stationen der jetzt durch die Beschleunigung eintretende Gewinn auf der Wannseebahn nicht gross ist. Für die Stationen bis Wannsee ist er immerhin sehr erfreulich. Die Reisegeschwindigkeit der Wannseezüge ist dadurch für die Verbindung Berlin-Wannsee von 27,9 km die Stunde auf 34 km gesteigert, was bei Berücksichtigung der sechs zwischenliegenden Aufenthaltsstationen eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 60 km in der Stunde bedingt.

— **Kleinbahnen.** Ueber neuere Kleinbahnprojekte wird dem „Berl. Act.“ folgendes berichtet: Die Aktiengesellschaft Oberschlesische Kleinbahnen und Elektrizitätswerke in Kattowitz will im Anschluss an die Kleinbahn Königshütte-Myslowitz eine schmalspurige, elektrische Kleinbahn für Personen- und Stückgutverkehr von Myslowitz über Slupna nach Brzezinka bauen. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft zu Berlin plant den Bau einer schmalspurigen Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für Personen- und Güterverkehr von Kohlfurt über Hermsdorf, Kreis Görlitz, nach Schönberg, Kreis Lauban. Die Deutsche Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Frankfurt a/M. plant den Bau einer schmalspurigen, elektrischen Strassenbahn in der Stadt Guben für Personen- und Güterverkehr. Die Gesellschaft Lenz & Co. in Berlin beabsichtigt, an Stelle der geplanten Kleinbahn Göttingen-Adelebsen-Uslar eine schmalspurige Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb für Personen- und Güterverkehr von Göttingen über Adelebsen, Verliehausen, Uslar und Neuhaus nach Silberhorn mit Abzweigung von Verliehausen nach Bodenfelde zu bauen. Die Bahn soll in Göttingen und Bodenfelde an die Staatsbahn und in Bodenfelde auch an die Weser herangeführt werden. Die Kontinentale Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin plant den Bau einer vollspurigen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr von Sontra über Nentershausen nach Gerstungen. Die Elektrizitätsgesellschaften Union und vormals Lahmeyer & Co. wollen die von ihnen geplante Kleinbahnverbindung Frankfurt a/M.-Homburg v. d. H. statt über Eschersheim, Bonames, Obereschbach nunmehr über Eckenheim, Preungesheim, Berkersheim, Haarheim, Niedereschbach und Obereschbach führen.

— Die Generalversammlung der **Stendal-Tangermünder Eisenbahn** setzte die Dividende auf 9,5 % fest.

— Der **sächsische Eisenbahnrath** trat am 5. September zu einer ausserordentlichen Sitzung zusammen. Einzigen Gegenstand der Tagesordnung bildete ein Antrag der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen in München, der bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und dem Ausschusse der Verkehrsinteressenten gestellt worden und der darauf gerichtet ist, die Artikel Mehl und Mühlenfabrikate aus dem niedrigeren Spezialtarif I in die höhere, allgemeine Wagenladungsklasse zu versetzen. Die königliche Eisenbahndirektion in Breslau und die grossherzogliche Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, als berichtende und mitberichtende Verwaltungen, empfahlen der Tarifkommission und dem Ausschusse den bayerischen Antrag abzulehnen. Die Angelegenheit hatte den sächsischen Eisenbahnrath bereits wiederholt beschäftigt und war von ihm seinem ständigen Ausschusse zur Vorberathung überwiesen worden. Dieser Ausschuss unterzog die Frage einer gründlichen Berathung in einer am 27. Juli abgehaltenen Sitzung und einigte sich schliesslich, darüber abzustimmen, ob der Ausschuss dem Eisenbahnrathe empfehlen wolle, sein Gutachten dahin abzugeben, Mehl und Mühlenfabrikate aus dem Spezialtarif I nach der allgemeinen Wagenladungsklasse zu versetzen. Diese Frage wurde bei der Abstimmung mit drei Stimmen bejaht und mit ebenso viel Stimmen verneint. In der Sitzung am 5. d. Mts. nahm nun der Eisenbahnrath zunächst Kenntniss von den Verhandlungen und ihrem Ausgange im Ausschuss und gab dann nach langer Debatte seine gutachtliche Meinung dahin ab,

dass er die schon im Ausschusse zur Abstimmung gestellte Frage, ob Mehl und Mühlenfabrikate aus dem Spezialtarif I nach der allgemeinen Wagenladungsklasse versetzt werden möchten, mit 9 von 15 vertretenen Stimmen verneinte und sich somit mit einer Mehrheit von 3 Stimmen gegen die Vertheuerung der Mehlfrachten aussprach.

— Die jetzt nur dem Güterverkehre dienende Strecke der sächsischen Staatseisenbahnen **Brandis-Seelingstädt bei Brandis** wird unter Umwandlung der Ladestellen Ammelshain, Altenhain bei Brandis und Seelingstädt bei Brandis in Haltestellen am 1. Oktober d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

— Zur Entlastung des Geldverkehres zwischen den Kassenstellen der **sächsischen Staatseisenbahnen** und zwar zwischen den Güterkassen und der Staatseisenbahnhauptkasse in Dresden, eröffnet vom 15. d. Mts. ab die Sächsische Bank zu Dresden den nachgenannten Dienststellen der Staatseisenbahnen je ein **Girokonto**: bei der Hauptbank in Dresden der Staatseisenbahnhauptkasse, bei den Bankfilialen in Chemnitz, Annaberg, Meerane, Zwickau, Zittau und Reichenbach i. V. den dortigen Staatsbahngüterkassen, bei der Bankfiliale in Plauen i. V. den Güterkassen des oberen und unteren Bahnhofes dortselbst und bei der Bankfiliale in Leipzig den Güterkassen des bayerischen und Dresdener Bahnhofes daselbst.

— **Die Deutsche Levantelinie** feierte am 6. d. Mts. den Tag ihres zehnjährigen Bestehens. Wir theilen einen aus diesem Anlass der „Nordd. Allg. Ztg." aus Konstantinopel zugegangenen Bericht auszugsweise mit.

Mit wahrhaftem Interesse, welches in gegenseitig befriedigenden geschäftlichen Beziehungen seinen natürlichen Ursprung findet, nimmt die gesammte Handelswelt in der Levante, insoweit sie Geschäftsverkehr mit Deutschland hat, von dem Umstande Kenntniss, dass die Deutsche Levantelinie in Hamburg im September d. J. ihren Gründungstag nach zehnjährigem Bestande feiert. Ein solcher Gedenktag regt zu einem Rückblicke auf das an, was in dieser Zeit von dem betreffenden Unternehmen geleistet wurde. Bei der Wichtigkeit der Handelsbeziehungen Deutschlands zur Levante und ihrer fortwährenden Zunahme verlohnt es sich, zu untersuchen, welchen Antheil die Deutsche Levantelinie am Güteraustausch zwischen Deutschland und den Häfen des mittelländischen Meeres nimmt. Der Rückblick fällt sehr erfreulich aus. Diese Gesellschaft, eine Schöpfung deutschen Unternehmungsgeistes, hat den deutschen Handel nach einer grossen Anzahl levantinischer Plätze überhaupt erst ermöglicht und schon bestehende Beziehungen durch ihren Dienst wesentlich erleichtert und erweitert.

Gegenwärtig besteht die Flotte der Deutschen Levantelinie aus 20 Dampfern von je 2000—4200 Tonnengehalt. Von 24 Fahrten im Jahre 1890/91 (Hamburg über Antwerpen nach den Häfen der Levante) hat sich die Zahl 1898 auf 61 Fahrten erhöht, und im Laufe dieses Jahres erreichte sie bis 1. September bereits 54. Die Linie hat sich das Vertrauen der Handelswelt in der Levante wie in Deutschland in hohem Maasse erworben. Mit dem wachsenden Erfolge wächst auch die Leistungsfähigkeit des Unternehmens, und die durch die fortwährend sich vergrössernde Nachfrage sich ergebende stetige Vermehrung des Schiffsparkes der Linie setzt sie mehr und mehr in den Stand, gesteigerten Ansprüchen an die Schnelligkeit und Regelmässigkeit ihres Dampferverkehres zu entsprechen. In dieser Hinsicht ist ein beachtenswerther Fortschritt bereits seit vergangenem Jahre durch Einstellung der beiden Schnelldampfer „Pera" und „Stambul" erzielt worden, welche, ausser für den Frachtdienst auch in besonders zufriedenstellender Weise für die Personenbeförderung eingerichtet, in zweiwöchentlicher, wechselnder Reihenfolge die Verbindung zwischen Hamburg und Konstantinopel in 15—16 Tagen ermöglichen.

Ueber die Werthschätzung der Bedeutung und Leistungsfähigkeit der deutschen Levantelinie ein zuverlässiges Urtheil abzugeben, sind wohl in erster Linie die deutschen Handelskammern berufen. Im Dezember v. J. richtete die Eisenbahndirektion Altona ein Rundschreiben an alle deutschen Handelskammern, um deren Ansicht über die Deutsche Levantelinie kennen zu lernen. Es antworteten unter anderen die folgenden:

Die Handelskammer in München: „Im allgemeinen erfährt der Speditionsverkehr über Triest eine steigende Konkurrenz durch die Entwickelung der Levantelinie in Hamburg, und man darf annehmen, dass er allmählich ein Drittel seines früheren Umfanges eingebüsst hat. Triest als natürliche Pforte für die Ausfuhr aus Süddeutschland nach dem Orient vermag seine Bedeutung nur zu behalten, wenn die Bahnfrachten erheblich ermässigt werden." Die Handels- und Gewerbekammer in Dresden: „Die Schnelligkeit und Zuverlässigkeit der Abfertigung und Beförderung im Verkehr der Deutschen Levantelinie, sowie überhaupt deren gesammte Geschäftsabwickelung und die vor allem anerkennenswerthe Klarheit der festen und dabei billigen Frachtsätze, durch welche die Berechnung der Waarenpreise sehr vereinfacht und erleichtert wird, hat in vielen Fällen die deutsche Ausfuhr erst ermöglicht und ist geeignet, sie auf das Kräftigste — namentlich in Beziehung auf die Wettbewerbsfähigkeit mit anderen Ländern — zu unterstützen." Die Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin: „In Anbetracht der nicht zu verkennenden Vortheile einer prompten und zuverlässigen Abwickelung des Verkehres durch die Deutsche Levantelinie werden die Aeltesten der Kaufmannschaft in Berlin in geeigneter Weise die Interessenten auf diesen Verkehr durch ihr amtliches Organ besonders aufmerksam machen. . . . Es ist eine Thatsache, dass da, wo die Schiffe der Levantelinie bis jetzt hinkamen, der Waarenaustausch merklich gewachsen ist."

— Die **internationale Motorwagenausstellung in Berlin** ist am 3. d. Mts. eröffnet worden. Der Ehrenpräsident der Ausstellung, Staatssekretär v. Podbielski, eröffnete sie mit einer Festrede. Zum ersten Male, so führte er etwa aus, wäre in Berlin eine derartige Fachausstellung zustande gekommen. Die Motorwagenausstellung sei eine Nothwendigkeit geworden durch das Bedürfniss nach schnelleren Verkehrsmitteln. Das Gebotene zeuge von ernster, fleissiger Arbeit, die bereits geleistet sei, und übertreffe alle Erwartungen. Er danke allen Firmen, die durch Beschickung der Ausstellung diese glänzende Veranstaltung ermöglicht hätten. Die Hohenzollern hätten stets ein offenes Auge für alle Fortschritte gehabt. Mit einem Hoch auf Kaiser Wilhelm II. klang seine mit mächtiger Stimme gehaltene Rede, die den weiten Raum bis in die letzten Winkel füllte, aus. Unter Führung des Präsidenten der Ausstellung, Oberbauraths Klose, und des Direktors, Majors Knape, begann der Rundgang. Allgemein war die Ueberraschung über die Fülle des Gebotenen. Sind auch infolge von Schwierigkeiten bei der Verzollung die Ausstellungsstücke einiger ausländischer Firmen noch nicht eingetroffen, so macht doch die Ausstellung einen durchaus fertigen und abgeschlossenen Eindruck.

Der Besuch der Ausstellung blieb während des ganzen Sonntags ein ungemein reger. Ein wahrer Sturm auf die Kasse erfolgte um 4 Uhr, als der Eintrittspreis auf 50 ₰ herabgesetzt wurde. Im ganzen haben am Eröffnungstage die Ausstellung bereits 6050 Personen besucht, so dass der Erfolg der Veranstaltung auch nach dieser Richtung ausser allem Zweifel steht.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurath Haassengier, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion in Posen, ist zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe ernannt worden.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Bahneröffnungen.** Im ersten Halbjahre 1899 wurden in Oesterreich neue Bahnen in der Gesammtlänge von 185 km dem öffentlichen Verkehre übergeben. Davon entfallen auf Hauptbahnen: Das zweite Gleise der Vorortelinie (rund 9 km) und die untere Wienthallinie (rund 7 km) der Wiener Stadtbahn, die restlichen Strecken der Linie Karlsbad-Johanngeorgenstadt (rund 18 km), das dritte und vierte Gleise in der Strecke Penzig-Hüttelsdorf-Hacking der Staatsbahnlinie Wien-Salzburg (3 km) und das zweite Gleise in der Strecke Komotau-Kaaden-Brunnersdorf der Buschtêhrader Eisenbahn (rund 13 km), ferner auf Lokal- (auch Klein-) Bahnen: Der Flügel Gstadt-Ybbsitz der Ybbsthalbahn (rund 6 km), Strakonitz-Breznitz (rund 50 km), Blatna-Nepomuk (rund 24 km), Breznitz-Rozmital (rund 9 km), Guntramsdorf-Baden (rund 8 km), Olmützer elektrische Strassenbahn (rund 6 km), Pilsner elektrische Strassenbahn (rund 10 km), Mährisch-Ostrau-Ellgoth (rund 3 km), die Strecke Kaisermühlen-Schüttauplatz der elektrischen Strassenbahn Wien-Kagran (rund 1 km), der Flügel nach Bilylom der Linie Beraun-Koneprus (rund 1 km) und die Grazer elektrische Strassenbahn (rund 17 km).

— **Die österreichische Ausfuhrthätigkeit und der Ausbau der Eisenbahnen.** Die „Neue Freie Presse" bringt aus der Feder des bekannten Generalkonsuls a. D. Dr. von Scherzer eine interessante Abhandlung über die von der österreichischen Regierung eingeleiteten Maassnahmen zur Hebung des Aussenhandels. Dr. v. Scherzer bezeichnet als eine Grundbedingung für die Entwickelung des Aussenhandels den Ausbau des österreichischen Eisenbahnnetzes, und äussert sich über diese Frage wie folgt:

Nach den vorliegenden Erfahrungen müsste die von der Regierung eingeleitete Thätigkeit nicht allein nach aussen, wie dies eben mit vollster Anerkennung geschehen soll, sondern auch gleichzeitig, und zwar vor allem, im Innern unternommen

und mit Eifer durchgeführt werden. Denn eine grossartigere, erfolgreichere Entwickelung des Handels nach fremden Absatzgebieten vermag nur dann stattzufinden, wenn auch im Innern dazu die Bedingungen geschaffen und vollständig vorhanden sind. Und dazu gehört vor allem die Herstellung von Eisenbahnlinien, welche Triest, den österreichischen Haupthandelsplatz an der Adria, mit den grossen Märkten Mitteleuropas in unmittelbare Verbindung zu bringen imstande sind. Es erscheint dies als das wirksamste Mittel gegen jene Uebelstände, welche darin gipfeln, dass die österreichischen Alpenländer mit einem grossen Theil von Böhmen, sowie alle angrenzenden Gebiete Deutschlands in Bezug auf ihren Verkehr statt nach Triest nach Venedig gravitiren, dem sie (höchstens um 174 km) näher sind als dem vaterländischen Hafen. Die Triester Handelskammer hat bereits vor mehr als 20 Jahren die Herstellung der sogenannten Predilbahn angeregt, welche, von Triest über Görz im Isonzothal ansteigend und den Predilpass durchbrechend, nach Tarvis führen und bei einer Längenentwickelung von etwa 198 km die kürzeste Verbindung des adriatischen Meeres mit den Staatsbahnlinien herstellen würde. Der Ausbau dieser Linie wäre für die Erweiterung des Triester Verkehrsgebietes von höchster Bedeutung. Selbstverständlich würde die gleichfalls schon seit einem Jahrzehnt projektirte Tauernlinie eine äusserst wünschenswerthe und werthvolle Ergänzung der Predilbahn bilden, indem durch diese beiden Linien Triest den sämmtlichen Hauptplätzen des deutschen Marktes bis an die Nordsee näher gerückt würde als Venedig und mit vielen derselben sogar den Wettbewerb mit Genua vortheilhaft zu bestehen imstande wäre!

Es ist eine vielfach verbreitete, aber völlig irrige Anschauung, dass vorerst ein Handel bereits bestehen müsse, damit das Bedürfniss nach der Herstellung eines neuen Verkehrsweges begründet erscheine. Denn gerade das Gegentheil ist der Fall. Erst wenn eine leichte und billige Verbindung mit der Aussenwelt geschaffen, vermag der Handel sich zu entwickeln und können neue Gebiete für den Absatz gewonnen werden. Vom Binnenlande muss der Anstoss ausgehen, dort müssen vor allem die Vorbedingungen für einen wirthschaftlichen Aufschwung vorhanden sein. Praktisch geschulte Handelsvölker, wie die Engländer, die Deutschen, die Schweizer und die Amerikaner, welche längst erkannten, dass die Entwickelung alles menschlichen Thuns und Schaffens mit den Eisenbahnen und ihrer „gebärenden Kraft" innig zusammenhängt, bauen und vermehren zuerst im Innern des Landes zahlreiche, leichte und billige Verkehrswege, um die Absatzgebiete für ihre Erzeugnisse zu erweitern und ihre Thätigkeit bis nach den fernsten Weltgegenden ausdehnen zu können.

— **Zugverkehr zwischen der Wien-Aspangbahn und der Wiener Stadtbahn.** Mit 1. Oktober d. J. erfolgt der erste Schritt zur Ueberleitung von Fernzügen auf die Wiener Stadtbahn. Von diesem Zeitpunkte an werden nämlich die meisten Fernzüge der Wien-Aspangbahn nicht mehr von dem ungünstig gelegenen Wiener Bahnhof dieser Bahn, sondern von der Station Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn (und Wiener Verbindungsbahn) abgehen und in der Richtung nach Wien bis zu dieser Station verkehren. Da die Station Hauptzollamt besonders für die inneren Stadtbezirke sehr günstig gelegen ist, so wird für diese Bezirke durch die erwähnte Maassregel eine rasche und bequeme Verbindung mit der Wien-Aspangbahn hergestellt.

— **Ventilation der Wiener Stadtbahntunnels.** Der Wiener Gemeinderath hat beschlossen, der geplanten Herstellung von acht Lüftungsöffnungen in der Eindeckung der Theilstrecke der Wiener Stadtbahn Karlsplatz-Stadtpark unter der Bedingung zuzustimmen, dass die Gitter auf jeweiliges Verlangen der Gemeinde entfernt werden und dass der dermalige Zustand wieder hergestellt werde, wenn sich aus dem Bestande der Lüftungsöffnungen Uebelstände für den Strassenverkehr ergeben. Bekanntlich sollen die Lüftungsöffnungen gebaut werden, um die lästige Rauch- und Dampfentwickelung in der genannten Untergrundstrecke zu beseitigen.

— **Eisenbahnakademie in Linz.** Das Unterrichtsministerium hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium den vom Verwaltungsausschuss der Linzer Handelsakademie vorgelegten Lehrplan einer an dieser Akademie zu errichtenden Abtheilung für Eisenbahnfachunterricht sowie die Eröffnung des ersten Jahrganges dieser Abtheilung mit dem heurigen Schuljahre genehmigt. Die Linzer Eisenbahnakademie ist bekanntlich die erste in Oesterreich.

— Wie seinerzeit mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 39 S. 689 d. Ztg.) hat das österreichische Handelsministerium den Handelskammern mitgetheilt, dass die Missbräuche beim Betriebe der **Frachtenreklamations- und Revisionsbüreaus** den betheiligten Ministerien Veranlassung gegeben haben, aus öffentlichen Rücksichten die Einreihung der erwähnten Unternehmungen unter die konzessionirten Gewerbe in Erwägung zu ziehen. Zugleich wurden die Kammern eingeladen, sich über die gewerberechtliche Regelung dieser Büreaus zu äussern. Ausser den Handelskammern von Wien und Pilsen (vergl. Nr. 58 S. 998 und Nr. 62 S. 1057 d. Ztg.) hat sich auch die Handelskammer Salzburg gegen den Konzessionszwang ausgesprochen. Der Kammerbericht sagt, dass das Maass des Vertrauens, welches derartige Büreaus beanspruchen, kein aussergewöhnliches sei, dass übrigens Missbräuche auch im Falle der Konzessionirung nicht ausgeschlossen wären. Der Bericht führt weiter aus, dass, wenn man zur Begründung des Konzessionszwanges auf die Behelligung der Bahnen durch unbegründete Reklamationen hinweise, dieser Grund gegenüber den Interessen der Allgemeinheit nichts zu bedeuten habe. Nicht in dem Schutze der Bahnen vor allenfalls mitunterlaufenden unbegründeten Reklamationen, sondern in dem Schutze des Publikums vor Verkürzungen in der Durchsetzung seiner Rechtsansprüche liege die öffentliche Rücksicht, welche in dieser Frage die Staatsverwaltung zu machen habe. Die wirksamste Garantie erblickt die Kammer in dem freien Wettbewerbe auf diesem Felde der Geschäftsthätigkeit, in dem Wettkampfe geistiger Arbeit und persönlichen Könnens. Deshalb sollte die Bethätigung jedermann freistehen und nicht ohne Noth erst von einer behördlichen Bewilligung abhängig gemacht werden, welche die Behörde nach freiem Ermessen ertheilen oder verwehren könne. Für die Konzessionirung hat sich dem Vernehmen nach die Mehrzahl der Handelskammern, darunter insbesondere jene in Reichenberg, Brünn und Troppau, ausgesprochen.

— Der österreichische Handelsminister besuchte dieser Tage die **F. Ringhofer'sche Wagen- und Maschinenfabrik** in Prag. Der Handelsminister, welcher vom Chef der Firma und den Prokuristen empfangen wurde, liess sich alle auf die Organisation und den Betrieb Bezug habenden Bestimmungen sowie die für die Beamten und Arbeiter bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen erklären und besichtigte hierauf die Fabrik. In der Wagenabtheilung wurden dem Handelsminister neben anderem die vierachsigen Luxuswagen des Konventionszuges Wien-Konstantinopel gezeigt, welche von den türkischen, bulgarischen und serbischen Bahnen bei der Firma bestellt wurden, ferner die im Bau begriffenen Salon- und Speisewagen der internationalen Schlafwagengesellschaft für den Verkehr zwischen Kairo und Luxor.

— **Tariferhöhungen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Wie aus Budapest gemeldet wird, haben die ungarischen Staatsbahnen in letzter Zeit bei einzelnen wichtigen Rohstoffartikeln Tariferhöhungen durchgeführt, welche bereits in Wirksamkeit getreten sind.

— **Eisenbahnbeamten-Lehrkurs.** Der ungarische Handelsminister hat die Zahl der ordentlichen öffentlichen Hörer des Eisenbahnbeamten-Lehrkurses auf 130 festgesetzt. Der Minister hat ferner gestattet, dass jene Eisenbahnen, welche zu den Kosten des Lehrkurses beitragen, auch 30 Privatschüler anmelden können, von denen 15 auf die ungarischen Staatseisenbahnen, 15 auf die Privatbahnen entfallen.

— **Anstrich der Güterwagen der ungarischen Staatsbahnen.** Die Güterwagen der ungarischen Staatsbahnen waren bisher dunkelgrau angestrichen; diese Farbe wurde aus einer Mischung von Zinkweiss und Schwarz hergestellt. Da jedoch das Zinkweiss schon nach kurzer Zeit abbröckelt, sind die Holzbestandtheile der Wagen gegen die Unbilden der Witterung nicht gehörig geschützt. Der Handelsminister hat daher die Direktion der Staatsbahnen angewiesen, eine entsprechendere Farbe anzuwenden. Nach verschiedenen Versuchen wurde die rothe Farbe (Eisenoxyd) gewählt.

— **Betriebsergebnisse ungarischer Lokalbahnen.** Von den bedeutenderen, selbständig betriebenen ungarischen Lokalbahnen weisen die Vereinigten Arader und Csanader Bahnen (390,5 km), sowie die Szamosthalbahn (253,6 km) im Jahre 1898 gegen 1897 trotz niedrigerer Einnahmen bessere finanzielle Ergebnisse aus und zwar betrugen bei den Vereinigten Arader und Csanader Bahnen die Einnahmen 1 823 370 (— 53 612) fl., die Ausgaben 1 064 362 (— 138 933) fl., der Ueberschuss 759 008 (+ 85 321) fl., der Betriebskoeffizient 58,37 (— 5,74) %.

Bei der Szamosthalbahn betrugen die Einnahmen 708 874 (— 10 333) fl., die Ausgaben 390 605 (— 17 739) fl., der Ueberschuss 318 269 (+ 7 406) fl. und der Betriebskoeffizient 55,10 (— 1,68) %.

Eine wesentliche Verschlechterung erfuhren die Ergebnisse der Toronthaler Lokalbahnen (348,5 km). Bei denselben betrugen die Einnahmen 590 797 (— 108 864) fl., die Ausgaben 588 071 (+ 124 426) fl., der Ueberschuss 2 706 (— 15 562) fl. und der Betriebskoeffizient 96,54 (+ 3,33) %. Infolge dieses höchst ungünstigen Standes haben bekanntlich die Toronthaler Lokal-

bahnen die nöthigen Schritte wegen Uebertragung des Betriebes an die ungarischen Staatsbahnen unternommen. (Vergl. Nr. 54 S. 912 und Nr. 59 S. 1013 d. Ztg.)

— **Eisenbahnverkehr mit Rumänien.** Wie die „Bud. Korr." erfährt, hat die Getreideeinfuhr aus Rumänien, welche im vorigen Jahre infolge der schlechten Ernte Ungarns grossen Umfang angenommen hatte, im Monat Juli d. J. fast gänzlich aufgehört; zugleich hat auch die ungarische Kohlenausfuhr nach Rumänien, welche im vorigen Jahre, gleichfalls unter der Einwirkung ausserordentlich günstiger Umstände bedeutend gestiegen war, im Juli d. J. eine weitere beträchtliche Abnahme erfahren. Infolge der ungünstigen wirthschaftlichen Verhältnisse in Rumänien hat auch die ungarische Ausfuhr in Zucker, Holz, Maschinen und Eisen gelitten und auch die Heuausfuhr nach Rumänien, welche anfangs sich günstig entwickelte, hat im verflossenen Monat nur 250 Wagenladungen betragen. Im ganzen hat die ungarische Ausfuhr nach Rumänien mittelst Eisenbahn im Juli d. J. 16 343 t betragen, um 19 % weniger als im Juli 1898. Grösser war die Ausfuhr blos in Cement, Cellulose und Dauben. Die rumänische Einfuhr ist im Monat Juli d. J. von 16 000 auf 3 681 t gesunken. Seit Beginn des Jahres bis Ende Juli betrug die Ausfuhr 111 636 t, um 8 % weniger als im Juli 1898. Die Einfuhr während dieser Zeit betrug kaum 55 000 t (1/3-Theil der vorjährigen Einfuhr).

— **Hofrath Ritter von Schreiner †.** Dieser Tage ist in der Hinterbrühl bei Wien der ehemalige Generalsekretär der Südbahn Hofrath Adolf Ritter von Schreiner im Alter von 77 Jahren gestorben. Schreiner, welcher sich in Fachkreisen des grössten Ansehens und bei seinen Untergebenen ausserordentlicher Beliebtheit erfreute, stand nahezu während der ganzen Dauer seiner Beamtenlaufbahn im Dienste der Südbahn. Er hat es aus bescheidenen Anfängen bis zu der verantwortungsvollen Stellung des Generalsekretärs der Südbahn gebracht und auf diesem Posten ausserordentliche administrative Begabung an den Tag gelegt. Bei den verschiedenen Verhandlungen, welche die Südbahn mit der österreichischen Regierung zu führen hatte, wurde Schreiner, so lange er die Stelle eines Generalsekretärs bekleidete, vielfach als Vertreter der Südbahngesellschaft zugezogen, und seine genaue Kenntniss der Entwickelungsgeschichte der Südbahn kam ihm bei derartigen Verhandlungen sehr zu statten. Der Verstorbene war nach vollendetem 70. Lebensjahre aus dem Dienste der Gesellschaft geschieden und lebte seit dieser Zeit vollkommen zurückgezogen.

## Vereinsausland.

— **Strassenbahnen mit elektrischem Betriebe (System Diodatto) in Tours.** Die Eisenbahnbau-Unternehmerfirma „Compagnie industrielle de traction" hat bei Anlage des Strasseneisenbahnnetzes mit elektrischem Betriebe in Tours das hiermit zum ersten Male in Frankreich zur Ausführung gelangte System „Diodatto" in Anwendung gebracht. Das nach seinem Erfinder, dem italienischen Ingenieur Diodatto, benannte System elektrischer Zugförderung ist dem „Verord.-Bl. f. Eis. u. Sch." zufolge den bisher angewendeten Systemen gegenüber ein durchaus verschiedenes und unterscheidet sich wesentlich von diesen sowohl bezüglich der Ausführung des Oberbaues der Strecke und der Wagendynamomaschine, als auch der Zuleitung des elektrischen Stromes zu dieser. Unter der offenen Rille, welche von der Fahrschiene des einen Schienenstranges und einer neben ihr eingelegten zweiten Schiene gebildet ist, sind in gewissen gleichmässigen Entfernungen aus Asphalt angefertigte und auf Beton ruhende Dosen eingebettet, welche mit Quecksilber gefüllt und mit einem Deckel verschlossen sind, durch welchen ein leicht auf und ab beweglicher, mit starkem Knopfe versehener Bolzen gesteckt ist, der in das Quecksilber taucht. Von der Wagendynamomaschine geht ein über die Rille gestellter, bis nahe an die Schienen reichender kräftiger Magnet aus, der, sobald er über den Bolzen zu stehen kommt, diesen emporzieht, durch dessen Vermittelung die im Quecksilber aufgespeicherte Elektrizität abnimmt und sie in diesem Augenblick der Wagendynamomaschine zuführt, ein Vorgang, der sich durch die Bewegung des Wagens, sei es nach vor- oder rückwärts, in rascher Aufeinanderfolge wiederholt. Ausserdem sind die Wagendynamomaschinen so eingerichtet, dass sie durch einen Kontakt mit Luftleitungen in Verbindung gesetzt werden können, da das System Diodatto in Tours bisher nur im Bereiche des städtischen Weichbildes in Anwendung ist, während die in das Extravillan führenden Linien mit Luftleitung System Trolley ausgerüstet sind. Das Strassenbahnnetz von Tours und Umgebung hat eine Gesammtlänge von 45 km. Von diesen innerstädtischen Linien sind 19 km nach dem System Diodatto und die sich in der Umgebung verzweigenden 26 km langen Linien mit Luftleitung eingerichtet, von welchen bisher aber nur ein bereits betriebsfähig ausgebauter Theil dem Verkehre übergeben wurde. Da sich das System Diodatto in Tours bisher bestens bewährt, verspricht man sich um so gewisser eine weitere Verbreitung desselben, als es von allen bisher im Weichbilde von Städten angewendeten Unterleitungssystemen das einfachste und wohlfeilste ist.

— **Bestellung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Der italienische Ministerrath hat in seiner Sitzung vom 3. d. Mts. auf Antrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten beschlossen, dass die Mittelmeerbahnen und die adriatischen Bahnen zur Ausschreibung von 111 Lokomotiven, 4 Automobilwagen, 458 Personen-, 56 Gepäck- und 3 050 Güterwagen schreiten mögen. Das Material wird zur Bewältigung der Verkehrssteigerung beider Bahnen für nöthig gehalten. Es sind dafür 43 000 000 L. veranschlagt, und zwar soll die Hälfte des obigen Materials der nationalen Industrie gewahrt bleiben, während zum Wettbewerb um die andere Hälfte auch das Ausland aufgefordert werden wird.

— **Ausrüstung des Güterwagenparkes der russischen Bahnen mit durchgehenden automatischen Bremsen.** Seit einiger Zeit ist in der russischen Presse wiederholt davon die Rede gewesen, dass das Ministerium der Verkehrsanstalten in St. Petersburg den gesammten Güterwagenpark mit durchgehenden automatischen Bremsen auszustatten beabsichtige.

Es wurden jedoch immer wieder Zweifel darüber rege, ob der Plan ernsthaft ins Auge gefasst worden ist, weil die Kosten der Durchführungen einer solchen Ausrüstung bei dem grossen Bestande an Güterwagen sehr bedeutend sein mussten.

Und dennoch ist der Beschluss gefasst und die erforderlichen Befehle sind bereits am 5./17. Juni d. J. erlassen und im Amtsblatt Nr. 25 des Ministeriums vom 19. Juni/1. Juli d. J. veröffentlicht.

Es wird daselbst bekannt gemacht, dass einem Allerhöchsten Befehl vom 30. März/11. April 1898 zufolge die Lokomotiven und Güterwagen, die im direkten Verkehr laufen, mit durchgehenden automatischen Bremsen auszurüsten sind. Hierbei ist entsprechend dem Gutachten des Ministeriums der Verkehrsanstalten und der ausserordentlichen Konferenz der Vertreter des Maschinendepartements die Wahl auf die Westinghousebremse gefallen. Andere Bremsen sollen nur zugelassen werden, sofern

a) vorher eine Prüfung des neuen Systemes in den Zügen des Lokalverkehres im Laufe von mindestens drei Jahren stattgefunden hat;

b) es möglich ist, das neue System gleichzeitig mit der Westinghousebremse in Thätigkeit zu setzen;

c) die Verbindungstheile zwischen den einzelnen Wagen wechselweise benutzt werden können und

d) vor Einführung des neuen Systemes für den direkten Verkehr die praktische Verwendbarkeit desselben von der Konferenz der Vertreter des Maschinendepartements anerkannt worden ist.

Abgesehen von diesen Ausnahmen wird in Zukunft also die Westinghousebremse in Russland allgemein eingeführt werden, und zwar muss dem Befehl gemäss die Ausrüstung der Lokomotiven und Wagen bis 1905 beendet sein. Die nothwendige umfangreiche Arbeit hat das Ministerium auf drei Zeitabschnitte vertheilt. Der erste Zeitabschnitt läuft vom 1. Januar 1899 bis zum 1. Januar 1903. In diesem sollen auf allen Güterzuglokomotiven und den zugehörigen Tendern die Bremsvorrichtungen aufgestellt, die durchgehenden Röhren an allen Güterwagen, die im direkten Verkehre laufen, angebracht, die Anbringung der Bremsgestänge an den Wagen, die für die Ausrüstung mit Bremsapparaten bestimmt sind, derart vorbereitet werden, dass, unter Beibehaltung der vorhandenen Handbremsen, die Luftbremsapparate jederzeit angebracht werden können. Die Apparate selbst sind aber in diesem Zeitabschnitt noch nicht aufzustellen.

Um das Alles zu erfüllen, sind rechtzeitig im Laufe der vier Jahre die erforderliche Menge Zubehörstücke an Röhren, Hebeln usw. sowohl für die Lokomotiven, als auch für die Wagen zu beschaffen.

Zweiter Zeitabschnitt vom 1. Januar 1903 bis 1. Januar 1905. In diesem sind alle mit Bremseinrichtungen versehenen Wagen, die für den direkten Verkehr bestimmt sind, mit den Einrichtungen für die durchgehende Bremse und mit Schaffner-Nothhähnen zu versehen, ausserdem für alle Güterwagen des direkten Verkehres, d. h. also sowohl die mit Bremseinrichtungen ausgestatteten, als auch die ohne solche, je zwei Gummischläuche zu beschaffen; die erforderlichen Baulichkeiten herzurichten, um die sämmtlichen Ersatztheile aufzubewahren und um die nothwendige Unterhaltung und Reparatur der Bremstheile ausführen zu können. Auf den Güterzuglokomo-

tiven sind zunächst die neuen Bremseinrichtungen nur bei den Rädern der Tender anzubringen.

Dritter Zeitabschnitt vom 1. Januar 1905. In diesem Abschnitt sind die Bremsklötze an den Treib- und Kuppelachsen der normalen Güterzuglokomotiven nach entsprechender baulicher Abänderung dieser Lokomotiven anzubringen. Ob die Bremsklötze an den Treib- und Kuppelachsen der übrigen Güterzuglokomotiven mit Rücksicht auf die bestehende Bauart angebracht werden können, ist dem Ermessen der Verwaltung überlassen, wobei noch besonders bestimmt ist, dass diese Arbeiten erst vorgenommen werden sollen, nachdem sämmtliche Vorkehrungen, wie sie für den ersten und zweiten Zeitabschnitt vorgesehen, vollständig durchgeführt worden sind.

Ausser diesen Bestimmungen über die zeitlichen Abgrenzungen, in denen die Arbeiten erledigt werden sollen, enthält der Befehl noch ganz eingehende technische Vorschriften über das bei der Ausrüstung der Wagen zu verwendende Material, ebenso werden die Lieferungsbedingungen mitgetheilt, unter denen die Herstellung der Bremseinrichtungen der Westinghousegesellschaft übertragen worden ist.

Ganz besonders eindringlich wird den einzelnen Verwaltungen eingeschärft, dass und wie das untere Bedienungspersonal auf die Behandlung und Bedienung der durchgehenden Bremse vorzubereiten ist. Es wird namentlich der Augenschein an eigens zu dem Zweck hergerichteten Güterwagen vorgeschrieben.

Wenn die Maassregel so durchgeführt wird, wie sie nach den Vorschriften des Befehles gedacht ist, so ist es wohl zweifellos, dass die Eisenbahnen Russlands in dieser Beziehung einen grossen Vorsprung vor vielen Eisenbahnen anderer Staaten erlangt haben werden, und zwar ist für Russland die Einführung der durchgehenden Bremse namentlich auch deswegen von so grosser Bedeutung, weil damit ein Theil des Menschenmaterials, das bekanntlich in Russland sich durch ganz besondere Unzuverlässigkeit auszeichnet, in Fortfall käme, wodurch die Sicherheit des Betriebes vermuthlich gewinnen wird. Nebenbei würde eine erhebliche Anzahl Arbeitskräfte erspart werden. Kurz es steht, wie es scheint, ein recht namhafter Fortschritt in Aussicht.

— **Das russische Bahnnetz in strategischer Beziehung.** Das Eisenbahnnetz gibt den „Peterburgskija Wedomosti" in strategischer Hinsicht zu vielen Ausstellungen Anlass. „Wie sehr," schreibt das genannte Blatt u. a., „man auch in letzter Zeit bestrebt gewesen ist, das Eisenbahnnetz nach allen Seiten zu erweitern, so sind doch noch lange nicht alle die unumgänglich nothwendigen Linien gebaut worden. Wir meinen das hauptsächlich in Bezug auf die strategischen Bedürfnisse. Mangel an Eisenbahnen haben wir gerade in einem wichtigen strategischen Winkel des europäischen Theiles des Reiches, der im Nordwesten von der Petersburg-Warschau Bahn, im Nordosten von der Petersburg-Moskau Bahn, im Osten und Südosten von der Moskau-Kursk und Kursk-Kiew Bahn und im Südwesten von der Kasatin-Kowel-Brest-Bjalystok Bahn begrenzt wird. Dieses Gebiet stösst unmittelbar an das Centrum des Westgrenzgebietes, also an den Warschauer Militärbezirk, in welchem gelegentlich eines Krieges im Westen unsere Truppen zusammengezogen werden müssen. Durch dieses so wichtige, den Truppen des Warschauer Militärbezirkes zur Basis dienende Gebiet führen jedoch nur zwei Längsbahnen, die Moskau-Brest und die Polessje Bahn, womit offenbar den strategisehen Interessen sehr mangelhaft gedient ist. Wenn wir annehmen, dass im Kriegsfalle an der Westgrenze eine Zusammenziehung von fünf abgetheilten Armeen im Bestande von 1000000 Soldaten sich nöthig erweist, so wären auch fünf Eisenbahnlinien nöthig, um eine jede der Armeen mit den inneren Gouvernements in Verbindung zu setzen.

Auch unserem traditionellen Bestreben nach der Hegemonie über die Balkanhalbinsel ist im Eisenbahnbau nicht Rechnung getragen worden. Nach Galatz, einem wichtigen Grenzpunkt zwischen Russland und Rumänien, führt nur eine einzige eingleisige Eisenbahn. Zur Verbindung ferner Grenzgebiete mit dem Reichscentrum ist nicht wenig geschehen, allein nicht genug. Da wir künftighin in Asien im Kriegsfalle ausser mit afghanistanischen und persischen Truppen noch mit englischen, unter Umständen in Kleinasien auch mit türkischen und im fernen Osten mit einer japanischen Armee zu thun haben werden, so sind die jetzigen Verbindungen mit Transkaukasien, den transkaspischen Centren und auch die bevorstehende Schienenverbindung mit dem Ussurigebiete nicht hinreichend. Es wären ausser der geplanten Verbindung der Wladikawkas Bahn mit der Tiflis Bahn noch eine Bahnlinie längs der Schwarzmeerküste zu bauen und alle drei kaukasischen Bahnlinien zur türkischen und zur persischen Grenze weiterzuführen. Behufs einer ununterbrochenen Verbindung des Turkestangebietes mit dem europäischen Russland wird bereits eine Bahnlinie von Taschkent bis Uralsk geplant und ausserdem soll auch aus Westsibirien eine Linie über Ssemiretschje nach Taschkent gebaut werden. Mit der letzteren Bahn wird eine wichtige strategische Bedingung erfüllt, da die Truppen Westsibiriens als Reserve für die turkestanschen zu dienen haben."

— **Ein an Verkehrswegen armes Gebiet Russlands.** Das sogenannte neurussische Gebiet hat bekanntlich in den letzten 25 Jahren einen grossen wirthschaftlichen Aufschwung genommen, wie er kaum vorauszusehen war. Die Landwirthschaft hat sich bis zu den unter gegenwärtigen Umständen grösstmöglichen Grenzen entwickelt, auch die Fabrikindustrie ist, namentlich in Odessa, Nikolajew und Ssewastopol, in die Höhe gekommen, und ebenfalls zeigen sich Fortschritte in der Bergwerksindustrie. Und doch hat man diesem emporstrebenden Gebiete, so wird aus Interessentenkreisen geklagt, nicht neue Verkehrswege geschaffen, sondern es bei den zu Ende der sechziger und zu Anfang der siebziger Jahre gebauten Bahnen belassen. Dieses Ausserachtlassen der nöthigsten wirthschaftlichen Vorbedingungen ist schon insofern vom Uebel, als an eine Ausnutzung der mineralischen Bodenreichthümer nicht geschritten werden konnte, da gerade für diesen Industriezweig bequem erreichbare Verkehrswege unumgänglich nothwendig sind. Jetzt endlich bietet sich den Industriellen der Schwarzmeerküste Aussicht auf Besserung ihrer Lage, indem die Odessaer Kaufmannschaft auf den Vorschlag des Direktors des Departements für Handel und Gewerbe, W. J. Kowalewski, hin die Inangriffnahme öffentlicher Arbeiten für die durch eine Missernte nothleidende Bevölkerung beschlossen hat, in deren Folge denn auch endlich die Erbauung der längst geplanten Bahnlinie Odessa-Wosnessensk vor sich gehen soll.

— **Zum direkten Verkehr Sibiriens mit dem Auslande.** Schon vor Beginn des Verkehrs auf der sibirischen Bahn hat die russische Staatsregierung sich bemüht, die gegenüber den europäischen Verhältnissen sehr ursprüngliche Form des Handels zu unterstützen und in gewissem Sinne zu leiten, um Sibirien und Europa in nähere Beziehungen zu einander zu bringen und den Verkehr zu beleben. Gegenwärtig kann die „Birsh. Wed." mittheilen, dass vom Komitee für die sibirische Eisenbahn unter Theilnahme der Minister der Verkehrsanstalten und der Finanzen das vom Chef der Handelsabtheilung der sibirischen Eisenbahn K. P. Lasarew ausgearbeitete Projekt, betreffend die Einrichtung direkter Beziehungen zwischen den sibirischen Waarenabsendern und den ausländischen Käufern vermittelst Beamten der Staatsbahnen, geprüft worden ist. Dieses Projekt soll nun zur Ausführung gelangen. In diesen Tagen wird in Archangelsk das Kommissions- und Transportkontor der sibirischen Eisenbahnen eröffnet. Die Vergünstigungen und Bedingungen, unter welchen die Waarenabsender ihre Waare unter Vermittelung dieses Kontors versenden können, sind folgende: 1. Alle Stationen der sibirischen Eisenbahnen empfangen Waarensendungen in vollen Wagenladungen, die über Archangelsk nach London, Hamburg, Rotterdam und Antwerpen, sowie nach anderen grossen ausländischen Hafenplätzen adressirt sind und folgen direkte Duplikate auf die Bestimmungshäfen aus, was alle Finanzoperationen wesentlich erleichtert; 2. die Versandstationen sind verpflichtet, denjenigen Absendern, die es wünschen, Darlehen auf Getreide im Betrage bis zu 80 % des am Abgangsorte des Getreides geltenden Preises zu ertheilen, wofür die Stationen nur äusserst mässige Entschädigungen (wie verlautet 4—4,5 % jährlich) erheben dürfen; 3. das Kommissions- und Transportkontor übernimmt den kommissionsweisen Verkauf von jeglichen sibirischen Rohmaterialien ins Ausland, jedoch nur in Mengen von nicht weniger als einer Wagenladung; 4. das Kontor übernimmt Aufträge, betreffend den Ankauf und die Zustellung von verschiedenen Maschinen und anderen Geräthschaften (sowohl industriellen als landwirthschaftlichen); 5. Personen, die direkte Beziehungen zu ausländischen Handelsfirmen haben und die mit dem Transportkontor nur wegen Beförderung ihrer Waaren in Verbindung treten, gehen nicht ihrer Rechte auf Erhaltung von Darlehen verlustig.

Diese Maassnahmen werden offenbar einmal sehr geeignet dazu sein, den Verkehr wesentlich zu beleben und sodann auch die sibirischen Verkäufer vor manchem Verluste zu schützen gegenüber den handelsgewandteren europäischen Käufern. Endlich aber werden die Bemühungen der Staatsregierung, einen möglichst grossen Theil des sibirischen Verkehres nach Archangelsk zu ziehen, auf die wir schon Gelegenheit gehabt haben hinzuweisen, durch die Erleichterungen sehr unterstützt.

— Zur Frage einer **russischen Eisenbahn nach Peking** schreibt der „Ostasiat. Ll.":

„Kürzlich hörte man in Peking erzählen, dass zwischen Kiachta und Peking die Trasse für eine von den Russen zu erbauende Bahn schon planmässig festgelegt werde. Wenn dies auch als ein übertriebenes Gerücht aufzufassen ist, so liegt darin doch ein Anhalt dafür, nach welcher Richtung die Pläne der Russen hinsichtlich einer Verbindung Pekings mit ihrem asiatischen Bahnnetz sich bewegen. Nicht um eine Verlänge-

rung der sogenannten manschurischen Bahn über Niutschwang hinaus kann es sich für sie handeln. Das würde neben der schon vorhandenen bezw. im Bau begriffenen Bahn von der südlichen Manschurei nach Tientsin und weiter nach Peking nicht nur kommerziell für Russland von keinem Vortheil sein, sondern, wie ein Blick auf die Karte zeigt, auch strategisch wenig Werth haben, nachdem die sibirische Bahn nach Port Arthur angeschlossen ist. Schon um politische Auseinandersetzungen mit England zu vermeiden, werden die Russen eine solche Bahnlinie nicht wählen. Es muss für sie vielmehr darauf ankommen, Peking auf möglichst nahem Wege mit der russischen Hauptbahn in Verbindung zu bringen, und dafür ist die alte Poststrasse von Kiachta über Kalgan nach Peking die gegebene Richtung. Daneben bliebe noch die Wahl der mehr nördlichen Richtung über Lama miao, die vielleicht aus kommerziellen und technischen Gründen vor der Bahn nach Kiachta den Vorzug haben könnte. Während letztere zu einem grossen Theile, man kann sagen zur Hälfte, durch das wasserarme und unbewohnte Gebiet der Wüste Gobi führen würde, ist die Gegend bei Lama miao und nördlich davon zwar gebirgig, aber fruchtbar und reichlich bevölkert.

Wenn Peking die Hauptstadt des chinesischen Reiches bleibt, — und es sind keine Anzeichen vorhanden, dass darin so bald eine Aenderung eintreten sollte, — so wird es sich einer solchen direkten Verbindung mit der russischen Bahn auf die Dauer nicht entziehen können. Man ist versucht, die chinesische Regierung aufzumuntern, die Bahn selbst zu bauen, so lange es noch Zeit ist, und sich so die daraus zu erwartenden Vortheile aller Art selbst zu sichern. Aber das Unvermögen Chinas ist so gross und der Staatssäckel so leer, dass die Regierung schwerlich zu einem derartigen Unternehmen sich entschliessen kann oder auch nur will. Und selbst wenn mit chinesischem Kapital eine Bahn von Peking an die russische Grenze gebaut würde, so könnte sie bei der militärischen Schwäche des chinesischen Reiches russischem Vordringen gegenüber doch nicht gehalten werden; China würde dann schliesslich nur den Russen in die Hände gearbeitet haben. Eine Bahnverbindung zwischen Sibirien und Peking, die sich mit der Zeit als nothwendig herausstellen wird, kann daher aller Voraussicht nach russisch werden."

— Wir erhalten von dem Erbauer der Tanga-Eisenbahn, Herrn Eisenbahnbauinspektor Bernhard, folgende Zuschrift:

„Auf Seite 986 der Nummer 57 Ihrer geschätzten Zeitschrift befindet sich ein kurzer Artikel über **die Eisenbahnbauten in Deutsch-Ostafrika**, zu dessen im allgemeinen vollständig zutreffenden Ausführungen ich folgendes ganz ergebenst bemerke:

Wenn es der Herr Verfasser für erforderlich hält, dass nur solche technische Beamte in die Kolonie geschickt werden, die mit den dortigen Sitten und Sprachen vertraut sind und die nöthigen Erfahrungen haben, so kann ich ihm nur beistimmen. Woher soll aber das Deutsche Reich derartige Beamte nehmen? Die wenigen Techniker, welche beim Bau der Linie Tanga-Muhesa beschäftigt waren, sind zum Theil verstorben, zum Theil befinden sie sich in gesicherten Stellungen und werden deshalb kaum mehr geneigt sein, eine so gesundheitsgefährliche Beschäftigung wieder zu übernehmen. Noch schwerer dürfte es sein, in der Kolonie selbst ein geeignetes Personal zu finden, da sich dort wohl eine hinreichende Anzahl von Europäern aufhält, die Land und Leute genau kennen, aber nicht zu verwenden sind, da ihnen technische Kenntnisse und Erfahrungen im Eisenbahnbau fehlen. Es bleibt also nur übrig, Techniker aus Deutschland zu wählen und diese durch eine geeignete Vorbereitung für den Dienst in den Tropen auszubilden.

Die weitere Behauptung, der Bau der Linie Tanga-Muhesa und des Piers in Tanga habe zu grosse Mittel beansprucht, ist nicht zutreffend. Diese 42 km lange Eisenbahn hat durchweg 1 m Spurweite und kostet etwa 58 000 ℳ. für das Kilometer. In dieser Summe sind indess die Kosten für Betriebsmittel, für die Reparaturwerkstatt und die Beamtengebäude sowie des Piers mit einem Gesammtbetrage von etwa 500 000 ℳ. einbegriffen, so dass für die eigentliche Strecke einschliesslich der Bahnhöfe etwa 46 000 ℳ. entfallen. Sowohl die Meterspurbahnen in Indien als auch die jetzt im Bau begriffene englische Linie Mombassa-Viktoriasee haben zum Theil die gleichen, zum Theil höhere Ausgaben für das Kilometer beansprucht und ist schon deshalb nicht anzunehmen, dass beim Weiterbau der deutschen Linie von Muhesa nach Korogwe geringere Mittel genügen werden."

— Die „Nat.-Ztg." entnimmt den neuesten Nummern des „Windhoeker Anzeigers" allerhand erfreuliche Zeichen **wirthschaftlichen Fortschrittes in Deutsch-Südwestafrika.** Aus den Swakopmunder Schiffsnachrichten ergibt sich, dass in der Zeit vom 22.—27. Juni fünf grosse Dampfer Swakopmund angelaufen haben. Im Anzeigentheil empfiehlt sich dort das „Restaurant Leuffgen" als „neu eröffnet" allen Durchreisenden, während das ältere „Südwestafrika-Hotel" von Bachmann „warme und kalte Speisen zu jeder Tageszeit" und „bequeme Fremdenzimmer" anpreist. Besonders erfreulich berührt der Zusatz: „Unmittelbar am Bahnhof gelegen". Es ist noch nicht so sehr lange her, dass an derselben Stelle die ankommenden Ansiedler Wochen lang im Freien zubringen mussten, an einem Feuer aus Treibholz sich mühsam der Kälte und des feuchten Nebels erwehrend. Dass Swakopmund jetzt einen Krieger- und Turnverein hat, dürfte bekannt sein. Dagegen wird unter „Lokales" als neu mitgetheilt, dass durch die Errichtung von sechs Ligroingaslaternen der Bahnhof eine neue, anscheinend sehr praktische Beleuchtung erfahren habe.

Auch über die Fortschritte des Bahnbaues erfahren wir einiges Neue. Am 20. Juli war der Unterbau bis Kilometer 123 fertig gestellt und die Gleise bis Kilometer 111 gelegt. An der Ubiber Pforte ist ein Brunnen erbaut, der einen Wasserstand von 16 cbm aufweist. Auch der Verkehr hat sich gehoben. Während in dem Etat als Einnahme aus dem Betriebe der Eisenbahn 20 000 ℳ. angesetzt waren, kann nach jetziger Schätzung mit Sicherheit angenommen werden, dass die Betriebseinnahme des laufenden Jahres mindestens das Sechsfache des Voranschlages erreichen wird. Als eine nicht unwichtige erste Folge des Vorrückens der Bahn kann es gelten, wenn die Weidegründe des Swakopthals, deren Benutzung bisher den Frachtfahrern allein zustand, jetzt wieder freigegeben und damit landwirthschaftlich nutzbar werden. Natürlich fehlen auch die Schattenseiten der neuen Verhältnisse nicht, und mit der Eisenbahn kommen die Unfälle. So wird unter dem 14. Juni berichtet, dass der von Station Jakobswater kommende Zug bei Kilometer 92 entgleiste. Maschinist und Heizer konnten sich durch Abspringen in Sicherheit bringen. Von den Reisenden des Zuges, der 57 abgelöste, nach Deutschland zurückkehrende Soldaten beförderte, erlitt zum Glück nur ein einziger eine ernstere Verletzung.

— Mit Rücksicht auf die zwischen England und Transvaal eingetretene Spannung ist es von Interesse, dass die englische und portugiesische Regierung sich einer Lissaboner Nachricht zufolge anscheinend über die Durchführung von Kriegsmaterial auf der **Delagoabahn** von Lourenço Marques nach **Transvaal** verständigt haben. Auch wird den „Berl. N. Nachr." zufolge in Kürze mit der Verbreiterung der Spurweite der Bahn von Portugiesisch Beira nach **Rhodesia** begonnen, wozu bis Dezember in Beira 600 000 t Eisenbahnmaterial und 400 000 t Waaren gelandet werden sollen. Diese Uebereinstimmung der Spurweite der portugiesischen Bahn mit der englischen Salisburybahn geschieht selbstverständlich ebenfalls in britischem Interesse.

— **Vereitelter Boycott gegen die Kansas City Pittsburg und Gulf-Eisenbahn.** Wie aus Newyork gemeldet wird, hat der Föderalgerichtshof eine Verfügung erlassen, durch welche die 11 Eisenbahnen, welche einen Boycott gegen die Kansas City Pittsburg und Gulf-Eisenbahn planten, verhindert werden, denselben zur Durchführung zu bringen.

## Allgemeines.

— **Der transsibirische Luxuszug von 1902.** Man schreibt dem „Hamb. Corr." aus Paris: Der Direktor der internationalen Schlafwagengesellschaft, Nagelmackers, hat von seinem Sohne, der gegenwärtig eine Reise um die Welt macht, ein Telegramm erhalten, das seine Ankunft in Wladiwostok anzeigt. Die Reise des jungen Nagelmackers hat zum Theil den Zweck, an den Vorbereitungen der Gesellschaft für ihre Ausstellung auf der Weltausstellung 1900 mitzuarbeiten. Die Gesellschaft will auf einem Raume, den sie vom russischen und chinesischen Ausstellungskomitee abgetreten erhalten hat, den transsibirischen Luxuszug von 1902 ausstellen. In diesem Jahre soll nämlich die Eisenbahnverbindung zwischen Europa und Peking hergestellt sein, und man wird dann über die transsibirische Eisenbahn in etwa 14 Tagen von Paris nach Peking gelangen, während man bisher auf dem Seewege ungefähr 41 Tage zu dieser Reise brauchte. Gleichzeitig stellt die Schlafwagengesellschaft Darstellungen der Bahnhöfe von Moskau und Peking aus. Ferner wird mit ihrem Zuge ein bewegliches Panorama verbunden, so dass die Besucher in den Wagen des Zuges frühstücken können und dabei zahlreiche Bilder der Gegenden zwischen Moskau und Peking an sich vorüberziehen sehen. Die Rundgemälde werden von den beiden französischen Malern Jambon und Bailly ausgeführt. Ersterer ist kürzlich von einer Reise auf der transsibirischen Eisenbahn, die er bis zum Baikalsee ausdehnte, mit einer Menge von Skizzen für das Panorama nach Paris zurückgekehrt, während sich Bailly mit dem jungen Nagelmackers in Wladiwostok befindet.

— **Die Entwickelung des Manchester Kanals.** Im Nachtrage zu den Ausführungen des Aufsatzes „Wasserstrassen und Eisenbahnen" in Nr. 63 d. Ztg. über die günstige Entwickelung des Manchester Kanals theilen wir heute die hierüber vorliegenden neuesten bis zum Abschluss des ersten Halbjahres 1899 reichenden Nachrichten mit, die in der Augustnummer von „Engineering" veröffentlicht werden. „Es kann keine Frage sein", heisst es dort, „dass sich die Lage des Manchester Schiffkanals ständig bessert. Der Bericht über das eben verflossene Halbjahr vermerkt wiederum einen Fortschritt in der Verkehrsentwickelung, indem das Gewicht zollzahlender Waare 1 325 821 t betrug gegen 1 173 880 t in den ersten sechs Monaten des letzten Jahres. Noch mehr, von dieser ganzen Menge wurden nur 209 046 t auf Kanalschiffe gebracht, während die übrigen 1 116 775 t überseeisches Gut waren. Aus den Ueberschüssen des Jahres konnten von den Direktoren 55 795 £ auf die Zinsen der Anleihen gezahlt werden, während der sich stetig vermindernde Rest auf das Kapitalkonto entnommen werden musste. . . . . . Der jetzige Ueberschuss beträgt etwa ⅓ der für die Verzinsung der Anleihe erforderlichen Summe. . . .

Immerhin ist die gegenwärtige allgemeine Lage entschieden hoffnungsvoll. . . . . Der lange beschwerliche Kampf gegen das Monopol bringt nun seinen Lohn. Es ist nicht nöthig, an die vereinte Gegnerschaft der Eisenbahngesellschaften und des Hafens von Liverpool zu erinnern; die Eisenbahngesellschaften haben nun das Unvermeidliche anerkannt; sie machen sich den Kanal zu einer Quelle von Einnahmen und so haben sie, namentlich in neuester Zeit, viele Seitenanschlüsse dem Kanal entlang gebaut, um die auf ihm eingeführten Güter vertheilen zu können."

Es ist dann von der Entwickelung der von Manchester aus eingerichteten Dampferlinien die Rede und es heisst weiter: „Auf diese Weise werden nicht nur dem Kanal Verkehr und Einnahmen zugeführt, sondern die Stadt und die Handelswelt ziehen aus dem billigen Transport sicheren und grossen Nutzen. Es ist als Ergebniss der Eröffnung des Kanals berechnet, dass Manchester 1 000 000 £ jährlich im Vergleich zu dem Gesammtbetrage der früher vor Eröffnung des neuen Kanals gezahlten Frachten spart.

Ueberdies sind in Manchester besonders den Ufern des neuen Wasserweges entlang viele neue Fabriken angelegt, die wieder eine grössere nutzbringende Kapitalanlage bedeuten, so dass man bei Abmessung der Ergebnisse des Kanals besonders im Auge behalten muss, wie gross die indirekten Vortheile sind, wenn man sie den Zahlen der rein finanziellen Bilanz des Kanals gegenüberstellt."

— Zu der **mittelamerikanischen Kanalfrage** wird der Londoner „Morning Post" aus Washington gemeldet: „Oberst Ernst, eines der Mitglieder der Isthmuskanalkommission, hat nach Washington telegraphirt, dass er in Paris mit Admiral Walker, Professor Burr (von der Universität Columbia) und George Morrison zusammengetroffen ist, die mit ihm die Frage des Panamakanals studiren werden. Das Resultat ihrer Studien wird in einem Bericht der Gesammtkommission vorgelegt werden, die zu entscheiden haben wird, ob der Kanal den Isthmus von Panama oder Nikaragua durchschneiden soll. Das Untersuchungskomitee wird seine Nachforschungen so gründlich und erschöpfend wie nur möglich machen. Uebrigens werden auch die Ingenieure, die am Kanal mitgearbeitet haben, zu Rathe gezogen werden. Während das Panamakanalkomitee in Paris an der Arbeit ist, wird ein anderes Komitee sich mit dem Projekt des Nikaraguakanals befassen, so dass die Gesammtkommission, sobald sie zu einer Sitzung zusammentreten wird, auf Grund der ihr vorliegenden Berichte vollkommen in der Lage sein wird, zu entscheiden, welche Linie gewählt werden soll.

## Rechtsprechung.*)

I.

Der VI. Civilsenat des Reichsgerichts hatte in dem Urtheil vom 4. Mai 1891 Reg. VI 44/91 (Bd. 28 Nr. 47 S. 207 der Entsch. des R.-G.) ausgesprochen, dass § 25 des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838 auf eine mit Dampfkraft betriebene Strassenbahn jedenfalls dann nicht Anwendung finde, wenn für den Bau dieser Bahnen die landesherrliche Genehmigung weder erforderlich, noch eingeholt und ertheilt sei. Der Senat schloss sich damit der Praxis der preussischen Verwaltungsbehörden an, welche

— vergl. Dr. Micke, Die Bestimmungen über Verfassung und Geschäftskreis der preussischen Staatseisenbahnverwaltungs- und Eisenbahnaufsichtsbehörden S. 494 ff. —

davon ausgehen, dass Strassenbahnen nicht ohne weiteres dem Gesetze unterstellt werden können und dass, damit dies geschehen könnte, landesherrliche Genehmigung erforderlich wäre.

Unter ausdrücklicher Bezugnahme auf diese Entscheidung hat derselbe Senat des Reichsgerichts in einer neuen Entscheidung vom 6. Juli 1899, Nr. 152/99 VI in Sachen der elektrischen Strassenbahn Breslau c/a. Kluger entschieden, dass der § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ebenso wenig auf elektrische Strassenbahnen Anwendung findet und daher, da aus der Nr. 3 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 der Schadenanspruch wegen der erlittenen Sachbeschädigung nicht hergeleitet werden kann, die von der Bahngesellschaft geforderte Entschädigung für ein zerrissenes Kleid aberkannt.

Die Frage ist zur Zeit zwar, insbesondere für das Berliner Publikum, von hervorragend praktischem Interesse; verliert dasselbe aber schon mit dem 1. Januar 1900, da nach dem neuen „Bürgerlichen Gesetzbuch" die Gesellschaft für die Handlungen ihrer Angestellten haftet.

II.

Am selben Tage hat derselbe Senat in Sachen Huthmacher c/a. Eisenbahnfiskus (Nr. 151/99 VI) eine Entscheidung getroffen, aus der folgendes erwähnenswerth sein dürfte:

„Das Berufungsgericht hält sodann den Umstand, dass die Warnungstafel zur Zeit des Unfalls in einiger Entfernung vom Wegeübergange aufgestellt war, für unerheblich, weil Kläger als regelmässiger Passant die Gefahren des Ueberganges gekannt habe und die richtige Stellung der Warnungstafel auf sein Verhalten keinen Einfluss ausgeübt haben würde. Es nimmt also an, dass die unrichtige Stellung der Warnungstafel in keinem ursächlichen Zusammenhange mit dem Unfalle steht.

Hiernach kommt es nicht darauf an, ob dem Beklagten deshalb ein Verschulden zur Last fällt, weil er nicht für die richtige Aufstellung der Warnungstafel gesorgt hat, da sowohl nach preussischem Recht als nach allgemeinen Grundsätzen ein Verschulden, welches zu dem Schaden nicht mitgewirkt hat, für den Anspruch auf Ersatz desselben ohne Bedeutung ist. Auf den § 26 Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 kann sich Kläger nicht berufen, soweit es sich um die Folgen der Verletzung seiner Person handelt. Denn insoweit beruht der Anspruch nicht auf einem preussischen Gesetze, sondern auf § 1 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871. . . . . Auf die nach diesem Gesetze zu beurtheilenden Schadenansprüche finden aber die Grundsätze des preussischen Rechts über Verschulden keine Anwendung. (Vergl. das Erk. des R.-O.-H.-G., Entsch. Bd. 20 S. 315 und die Urtheile des R.-G. vom 28. Sept. 1883 und 26. Juni 1887, Annalen des R.-G. Bd. 8 S. 427 und Eger, Eisenbahnrechtliche Entsch. Bd. 6 S. 54).

Dagegen ist die Vorschrift des § 26 Allgemeinen Landrechts Theil I Titel 6 allerdings insoweit maassgebend, als Kläger für die ihm angeblich durch die Beschädigung des Pferdes und der Karre erwachsenen Nachtheile Ersatz verlangt. Nach § 26 muss nun der, welcher ein auf Schadenverhütungen abzielendes Polizeigesetz vernachlässigt, für allen Schaden, welcher durch die Beobachtung des Polizeigesetzes hätte vermieden werden können, ebenso haften, als wenn derselbe aus seiner Handlung unmittelbar entstanden wäre.

Nach der Feststellung des Berufungsgerichts würde aber die richtige Stellung der Warnungstafel auf das Verhalten des Klägers keinen Einfluss ausgeübt haben. Der Schaden würde also bei Beobachtung des Polizeigesetzes nicht vermieden worden sein und kann sich Kläger deshalb auf die in § 26 aufgestellte Vermuthung nicht berufen."

III.

Von noch allgemeinerem Interesse ist eine Entscheidung des IV. Civilsenats des Reichsgerichts vom 3. Juli 1899 in Sachen Eisenbahnfiskus c/a. Scholz (Nr. 106/99 IV), welche sich mit dem rechtlichen Begriff des „Betriebsunfalls" und der „gewerblichen Krankheit" im Sinne der Unfallversicherungsgesetze beschäftigt.

Der Entscheidung liegt die nicht zu beanstandende thatsächliche Feststellung zu Grunde, dass der Sch. während der Fahrt auf der Schnellzugmaschine im August 1895 eine namentlich durch die Kesselhitze und durch körperliche und geistige Anstrengung veranlasste Gehirnblutung erlitten hat, und dass auf diese Gehirnblutung die schliesslich seine dauernde Dienstunfähigkeit zur Folge habende geistige Erkrankung des Sch. zurückzuführen ist.

*) Die vorstehenden Auszüge aus Reichsgerichtserkenntnissen sind der „Juristischen Wochenschrift" Nr. 63—67 entnommen.

Die Angriffe der Revision des Eisenbahnfiskus richten sich gegen die rechtliche Würdigung und rügen Verkennung der rechtlichen Begriffe des „Betriebsunfalls" und der „gewerblichen Krankheit" im Sinne der Unfallversicherungsgesetze durch das Berufungsgericht. Die Revision führt nämlich im engen Anschluss an die Gründe des Urtheils des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Juli 1888 (Entsch. Bd. 21 S. 77) aus, dass unter Betriebsunfall im Sinne des Beamtenfürsorgegesetzes vom 18. Juni 1887 dasselbe zu verstehen sei, was das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 unter „Unfall bei dem Betriebe" verstehe, also ein mit dem Betriebe in Verbindung stehendes, zeitlich bestimmtes Ereigniss, das in seinen Folgen die Körperverletzung — Krankheit — oder den Tod verursacht habe; nicht aber eine Reihe nicht auf bestimmte Ereignisse zurückzuführender Einwirkungen des Betriebes, die in ihrem Zusammentreffen zur Körperverletzung führen, insbesondere nicht gewerbliche Krankheiten, die aus den Einwirkungen des Betriebes auf die in demselben beschäftigten Personen sich entwickeln und als die gewöhnlichen und vorauszusehenden Nachtheile dieses Betriebes von denjenigen, die sich an ihm betheiligen, in Betracht gezogen werden müssen.

Die Gründe der reichsgerichtlichen Entscheidung erklären es nun zunächst für unbedenklich, dass unter „Betriebsunfall" im Sinne des Gesetzes vom 18. Juni 1887 dasselbe zu verstehen ist, wie unter „Unfall bei dem Betriebe" im Sinne des Gesetzes vom 6. Juli 1884 (R-G.-Bl. S. 69). Auch wird die Auffassung der Revision als zutreffend bezeichnet, dass die sogen. „gewerbliche Krankheit" als das Endergebniss der eine längere Zeit andauernden regelmässigen Einwirkung des Betriebes auf den Körper der darin Beschäftigten aus dem Begriffe des — sich an ein einzelnes bestimmtes Ereigniss anknüpfenden — Unfalls überhaupt hervortritt und hervorgehoben, dass diese Auffassung der Rechtsprechung des Reichsgerichts sowohl als auch des Reichsversicherungsamtes entspreche, auch von Piloty, Rosin, von Wödtke getheilt werde.

Wenn nun aber der der Entscheidung des Berufungsgerichts zu Grunde liegenden thatsächlichen Feststellung gegenüber die Revision weiter geltend mache, dass die festgestellten Ursachen der Erkrankung nicht ein zeitlich bestimmtes oder bestimmbares Ereigniss seien, sondern sich charakterisiren als die durch die Thätigkeit des Sch. als Lokomotivführer bedingten und hervorgerufenen nachtheiligen Einwirkungen auf seinen körperlichen und geistigen Zustand, wie denn auch das Berufungsgericht einen „Betriebsunfall" ausdrücklich nur deshalb als vorliegend annahm, weil die berufsmässige Beschäftigung des Sch. seine geistige Erkrankung verursacht habe, so führen die Erkenntnissgründe dem gegenüber aus:

„Der Revision könnte beigetreten werden, wenn anzunehmen wäre, dass die aus den betriebsgemässen Zuständen oder Handlungen hervorgehenden Unfälle als ‚Betriebsunfälle' grundsätzlich nicht anzusehen wären."

Der erkennende Senat kommt aber zu einem entgegengesetzten Resultate.

Zwar ergeben die Materialien zu den Gesetzen vom 6. Juli 1884 und zu den Beamtenfürsorgegesetzen vom 15. März 1886 und 18. Juni 1887 — wie die Erkenntnissgründe ausführen — nach dieser Richtung keinen näheren Aufschluss. Es wird aber verwiesen auf die „bemerkenswerthen" Ausführungen des Berichterstatters zu § 1 des Entwurfes zu dem Unfallversicherungsgesetze bei der zweiten Berathung in der Sitzung des Reichstages vom 16. Juni 1884 — Stenographische Berichte S. 750 —, welche gerade die mit den betriebsgemässen Zuständen und Grundlagen für die in dem Betriebe thätigen Arbeiter verbundene Unfallgefahr und damit die Nothwendigkeit der Versicherung auch gegen deren Folgen betonen. Dann heisst es weiter:

„Entscheidend kommt hier in Betracht, dass die Ausschliessung der aus betriebsgemässen Zuständen und Handlungen sich ergebenden Unfälle von der Versicherung mit dem Grunde und eigentlichen Zwecke des Unfallversicherungsgesetzes: die in den versicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Arbeiter gegen die mit ihrer Beschäftigung verbundene Unfallgefahr zu versichern, im Widerspruche stehen würde, und dass zu einer solchen Einschränkung das Gesetz selbst keinen Anhalt bietet. In gleichem Sinne sprechen sich auch aus Rosin a. a. O. S. 307 unter Nr. 2, und Piloty Bd. 1 S. 186, und auf denselben Erwägungen beruhen die Entscheidungen des Reichsversicherungsamts in den ‚Amtlichen Nachrichten', II. Jahrg. S. 274 Nr. 230 und III. Jahrg. S. 355 Nr. 418."

Schliesslich wird anerkannt, dass allerdings eine abweichende Auffassung in den Gründen des Urtheils des VI. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. März 1892 — Entsch. Bd. 29 S. 42 — zu Tage trete, aber auseinandergesetzt, dass trotzdem die Verschiedenheit keine Veranlassung bot, darüber gemäss § 137 Abs. 1 des Gerichtsverfassungsgesetzes die Entscheidung der vereinigten Civilsenate einzuholen, weil die letztgedachte Entscheidung gar nicht auf den abweichenden Erwägungen, sondern darauf beruhe, dass „als ein Unfall, auf welchen die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes Anwendung zu finden haben, nicht eine Erkrankung, wie diejenige des damaligen Klägers, welche nach seiner Behauptung auf die eine Reihe von Jahren hindurch fortgesetzte Einwirkung der Erschütterung seiner Arbeitsstätte auf sein Nervensystem zurückzuführen sei, angesehen werden könne." Diese Begrenzung des „Betriebsunfalls" entspricht auch der Auffassung des jetzt erkennenden Senats, nach welcher die sogenannten „gewerblichen Krankheiten" als „Betriebsunfälle" nicht anzusehen sind, weil es bei ihnen an der nächsten Voraussetzung eines Betriebsunfalls, nämlich eines Unfalls, als eines zeitlich bestimmten Ereignisses, fehlt.

„Bemerkt mag noch werden" — heisst es dann weiter —, „dass zwar auch bei von Wödtke a. a. O. (Anm. 17 Abs. 2 zu § 1) eine der Annahme des VI. Civilsenats entsprechende Definition des ‚Unfalls bei dem Betriebe' sich dahin findet, dass darunter ‚ein dem regelmässigen Gange des Betriebes fremdes, aber mit dem letzteren in Verbindung stehendes, abnormes Ereigniss zu verstehen ist, dessen Folgen für die Gesundheit oder das Leben schädlich sind.'" Zur näheren Erläuterung wird aber, im Anschluss an die oben angezogene Entscheidung des Reichsversicherungsamts, Nr. 230 S. 274 Jahrg. II der ‚Amtlichen Nachrichten" weiter bemerkt: „Das Ereigniss braucht nicht nothwendig den Betrieb zu treffen, kann vielmehr auch den Menschen im Betriebe, ohne den letzteren zu stören, allein treffen, dann ist die Körperverletzung selbst als der vom Gesetz bezeichnete Unfall anzusehen. So sind auch Leistenbrüche, die bei dem Betriebe infolge des Hebens, Tragens usw. schwerer Lasten eingetreten sind, als Betriebsunfälle zu entschädigen . ." Auch nach der von Wödtke'schen Auffassung soll es hiernach zum Begriff des „Betriebsunfalls" nicht gehören, dass durch das verursachende Ereigniss „der regelmässige Betrieb in aussergewöhnlicher Weise unterbrochen wird."

Nach alledem steht im vorliegenden Fall der Umstand, dass der für die geistige Erkrankung des Sch. ursächliche Bluterguss in das Gehirn auf der Fahrt im August 1895 auf die berufsmässige Beschäftigung des Sch. zurückzuführen ist, der Auffassung dieser Erkrankung als eines Betriebsunfalls nicht entgegen, es kommt nur auch hier auf die Feststellung der Ursächlichkeit eines zeitlich bestimmten Ereignisses für die Erkrankung an.

---

## Bücherschau.

— **Das Samariterbüchlein.** Ein schneller Rathgeber bei Hilfeleistungen in Unglücksfällen. Bearbeitet von Dr. med. A. Baur. Mit 12 Abbildungen. Stuttgart, Muth'sche Buchhandlung. Preis kartonirt 40 ₰.

Wer es schon miterlebt hat, welche Rathlosigkeit oft bei schweren Unglücksfällen herrscht, wird das soeben erschienene Büchlein mit aufrichtiger Freude begrüssen; denn es ist wegen seines knapp aber äusserst gemeinverständlich gehaltenen Textes wirklich ein schneller Berather bei der ersten Hilfeleistung. Die verschiedenen Schlagwörter sind so originell und praktisch geordnet, dass jedermann auf den ersten Blick die nöthige Anweisung und die zur Veranschaulichung der richtigen Anwendung erforderliche Abbildung findet. Es dürfte sich daher auch das Werkchen als Anleitung für den Unterricht im Samariterdienst eignen, vor allen Dingen aber den im Eisenbahndienst besonders leicht Gefahren ausgesetzten Betriebsbeamten ein willkommener ständiger Begleiter sein.

— **Die königliche Eisenbahnverkehrskontrole II zu Köln.** Eine Beschreibung ihrer Einrichtungen und der Ausführung ihrer Dienstgeschäfte. Bearbeitet von A. Köhler, Vorstand der Verkehrskontrole II zu Köln. Im Selbstverlage des Verfassers.

Das 75 Seiten gross Oktav umfassende Werkchen ist dem Wunsche entsprungen, den Beamten der Verkehrskontrole II und namentlich den Anfängern eine Uebersicht der vielseitigen Geschäfte dieser Dienststelle sowie eine Anleitung zur Ausführung derselben zu bieten. Aus diesem Grunde lehnt es sich, soweit dies durchführbar, an die Reihenfolge der Einzelgeschäfte an, und gibt im allgemeinen die von Fall zu Fall schriftlich oder mündlich ertheilten Belehrungen wieder. Auch sind Erläuterungen insoweit angebracht, als sie zweckmässig erschienen, um einen Ueberblick zu liefern. Obwohl die Schrift für den Wirkungskreis der Verkehrskontrolle II zu Köln verfasst ist, so dürfte sie doch auch bei den übrigen preussischen wie auch bei den ausserpreussischen Eisenbahnverwaltungen Interesse erwecken.

---

## Berichtigung.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.** Zeitschrift für Eisenbahnrecht. Mit Bezug auf die in Nr. 65 S. 1096 enthaltene Besprechung des 4. Heftes von Band XV dieser Zeitschrift geht uns von Herrn Finanzrath Dr. Oesterlen in Stuttgart die folgende berichtigende Zuschrift zu:

Die Nr. 65 d. Ztg. enthält unter der Rubrik „Bücherschau" eine Besprechung des 4. Heftes des XV. Bandes der Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen von Eger, in welcher über einen Aufsatz des Unterzeichneten bemerkt wird, dass er die Haftpflicht der Eisenbahn bei Ueberfahren von Fuhrwerken und Beschädigungen durch Funkenflug nach „württembergischem Landesrecht und dem neuen Reichsrecht" behandele. Diese Bemerkung ist insofern unzutreffend, als in dem Aufsatze die Haftpflicht der Eisenbahn in den bezeichneten Fällen nicht nach württembergischem, sondern nach gemeinem Recht erörtert wird. Ein Zurückgehen auf das gemeine Recht war nach Ansicht des Unterzeichneten unbedingt geboten, weil das Bürgerliche Gesetzbuch bei den hier in Betracht kommenden Materien durchaus auf den Grundsätzen des gemeinen Rechts beruht. Die nothwendige Folge war, dass die Erörterung des gemeinen Rechts einen verhältnissmässig grossen Raum beanspruchte, und dafür bei der Besprechung des Bürgerlichen Gesetzbuches nur die wenigen Abweichungen gegenüber dem gemeinen Recht hervorgehoben werden mussten. Der Unterzeichnete möchte sich gegen die Unterstellung verwahren, als ob er es für angemessen erachtet hätte, wenige Monate vor dem Ausserkrafttreten des württembergischen Partikularrechts in einer für das gesammte deutsche Eisenbahnrecht bestimmten Zeitschrift ausführliche Erörterungen über das württembergische Landesrecht zu veröffentlichen.

Stuttgart, den 6. September 1899.

Finanzrath Dr. Oesterlen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Neuheide an der schmalspurigen Bahnlinie Wilkau-Carlsfeld wird am 10. September d. J. für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 68 — Inser.-Nr. 2359 — d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Maros Ludas-Besztercze'er Lokalbahn zwischen den Stationen Báld und Kissármás von der ersteren 2,9, von der letzteren 4,9 km entfernt gelegene Halte- und Verladestelle Nagysármás, welche bisher nur bedingungsweise als Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 25. Juli d. J. auch für den Wagenladungsfrachtgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere, sowie auch Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Die Haltestelle Ratsch der Neubaustrecke Teplitz (Settenz)-Reichenberg ist nunmehr auch für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft in Nr. 68 — Inser.-Nr. 2358 — d. Ztg.)

**Vereinskilometerzeiger.**

Die Kilometerzeiger Nr. 28 (ostpreussische Südbahn), Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Danzig und Königsberg) und Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen zu Hannover, Cassel und Münster) sind neu herausgegeben worden. An Nachträgen zu den bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag VI zu dem Kilometerzeiger Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen), Nachtrag XII zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen), Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) und Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 78 (k. k. priv. Südbahn). Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 28, 35 und 39 werden die älteren Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen — zu Nr. 35 und 39 — aufgehoben.

**Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.**

Zur Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen ist der Nachtrag XII (nicht Nachtrag VIII, wie im Rundschreiben Nr. 3482 irrthümlich angegeben) herausgegeben worden.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3481 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. September d. J.).

Nr. 3482 vom 1. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 6. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**
Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fous.

In der Kundmachung, welche in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 61, vom 12. August 1899, Seite 1050, Post Nr. 2170 verlautbart wurde, sind die Worte „bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg" auf „bei Aufgabe von,

bezw. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg" zu berichtigen.

Wien, am 2. September 1899. (2392)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Südd.-österr.-russischer Grenzverkehr.** Berichtigung des Schnittfrachtsatzes für Getreide etc. nach Schleissheim.

Der in Nr. 45 dieses Blattes vom 17. Juni 1899 auf Seite 805 unter Post Nr. 1665 verlautbarte Schnittfrachtsatz für die Beförderung von Getreide usw. nach Schleissheim wird von „284 ₰" auf „278 ₰" pro 100 kg berichtigt.

Wien, am 2. September 1899. (2393)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Errichtung von Güternebenstellen.

Am 15. September 1899 werden in den auf der Insel Fehmarn belegenen Ortschaften Burgstaken und Orth Güternebenstellen errichtet. Vom gleichen Tage ab wird seitens der Eisenbahnverwaltung eine direkte Beförderung:

a) von Eil- und Frachtstückgütern nach und von auf der Insel belegenen Ortschaften Burg, Burgstaken, Petersdorf, Landkirchen und Orth,

b) von Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen, letzterer jedoch nur insoweit, als sie unter B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, Seite 91 des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, besonders als Land- (Strassen-) Fahrzeuge bezeichnet sind, nach und von den Ortschaften Burgstaken und Orth

übernommen. Die Beförderung erstreckt sich sowohl auf die direkt nach einer der genannten Ortschaften abgefertigten, als auch auf die in Heiligenhafen umkartirten, sowie ferner auf die im Binnenverkehr abgefertigten Güter, lebenden Thiere und Fahrzeuge.

Ausgeschlossen von der direkten Beförderung bleiben jedoch:

a) Güter im Einzelgewicht von mehr als 750 kg,

b) Güter und lebende Thiere, welche von der Eisenbahnbeförderung überhaupt ausgeschlossen sind,

c) Eisenbahnfahrzeuge, wie solche im deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Seite 90 näher bezeichnet sind.

Für die Ueberführung der Güter zwischen Heiligenhafen und den auf der Insel Fehmarn belegenen Ortschaften wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu den bestimmungsmässigen Lieferzeiten der Station Heiligenhafen eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden festgesetzt.

Ueber die Höhe der Ueberführungsgebühren und die näheren Bestimmungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und Güternebenstellen Auskunft.

Altona, den 4. September 1899. (2394)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

## 3. Fahrplanbekanntmachungen.

**Königliche Militär-Eisenbahn.** Fahrplan vom 1. Oktober 1899 ab.

Berlin-Jüterbog. — Jüterbog-Berlin.

| 1 II. u. III. Kl. | | 101*) II. u. III. Kl. | | 3 II. u. III. Kl. | | 5 II. u. III. Kl. | | Entfernung | Stationen | 2 II. u. III. Kl. | | 4 II. u. III. Kl. | | 102*) II. u. III. Kl. | | 6 II. u. III. Kl. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt | km | | Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt | Ankunft | Abfahrt |
| | 7.05 | | 8.22 | | 12.42 | | 4.40 | 0,0 | ab Berlin (Militär-Bahnh.) . . an | 9.02 | | 12.22 | | 1.23 | | 6.10 | |
| 7.18 | 7.19 | | | 12.54 | 12.55 | 4.52 | 4.53 | 7,5 | Marienfelde | 8.48 | 8.50 | 12.09 | 12.10 | | | 5.57 | 5.58 |
| 7.28 | 7.29 | | | 1.04 | 1.06 | 5.02 | 5.03 | 14,5 | Mahlow | 8.37 | 8.39 | 11.59 | 12.00 | | | 5.47 | 5.48 |
| 7.38 | 7.39 | ∣ | ∣ | 1.15 | 1.16 | 5.12 | 5.13 | 22,0 | Rangsdorf | 8.27 | 8.28 | 11.49 | 11.50 | ∣ | ∣ | 5.37 | 5.38 |
| 7.49 | 7.50 | 8.54 | 8.55 | 1.26 | 1.27 | 5.23 | 5.25 | 30,5 | Zossen | 8.16 | 8.17 | 11.38 | 11.39 | 12.50 | 12.51 | 5.25 | 5.27 |
| 7.56 | 7.57 | ∣ | ∣ | 1.33 | 1.34 | 5.31 | 5.32 | 35,0 | Mellen | 8.09 | 8.10 | 11.31 | 11.32 | ∣ | ∣ | 5.18 | 5.19 |
| 8.01 | 8.03 | 9.03 | 9.04 | 1.38 | 1.40 | 5.36 | 5.38 | 37,5 | Rehagen-Clausdorf | 8.03 | 8.05 | 11.25 | 11.27 | 12.41 | 12.42 | 5.12 | 5.14 |
| 8.07 | 8.09 | 9.07 | 9.08 | 1.44 | 1.46 | 5.42 | 5.44 | 40,0 | Sperenberg | 7.57 | 7.59 | 11.19 | 11.21 | 12.37 | 12.38 | 5.06 | 5.08 |
| 8.16 | 8.18 | 9.14 | 9.15 | 1.53 | 1.54 | 5.51 | 5.52 | 45,5 | Schiessplatz (Cummersdorf) | 7.48 | 7.50 | 11.10 | 11.12 | 12.30 | 12.31 | 4.58 | 4.59 |
| 8.23 | 8.24 | ∣ | ∣ | 1.59 | 2.00 | 5.57 | 5.58 | 49,0 | Schönefeld | 7.42 | 7.43 | 11.04 | 11.05 | ∣ | ∣ | 4.52 | 4.53 |
| 8.32 | 8.33 | | | 2.08 | 2.09 | 6.06 | 6.07 | 56,0 | Jänickendorf | 7.33 | 7.34 | 10.55 | 10.56 | | | 4.43 | 4.44 |
| 8.39 | 8.40 | ∣ | ∣ | 2.15 | 2.16 | 6.13 | 6.14 | 60,0 | Kolzenburg | 7.26 | 7.27 | 10.48 | 10.49 | ∣ | ∣ | 4.36 | 4.37 |
| 8.46 | 8.47 | | | 2.22 | 2.23 | 6.20 | 6.21 | 65,0 | Werder-Zinna †) | 7.19 | 7.20 | 10.41 | 10.42 | | | 4.29 | 4.30 |
| 8.56 | | 9.41 | | 2.32 | | 6.30 | | 70,5 | an Jüterbog (Militär-Bahnh.) . ab | | 7.10 | | 10.32 | | 12.04 | | 4.20 |

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr Abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten Morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

†) Für Station Werder-Zinna gelten die Zeiten vom Tage der Betriebseröffnung ab.

*) Zug fällt Sonn- und Festtags aus.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (2395)

## 4. Güterverkehr.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1.**

Mit dem 1. Oktober l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag III in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. Aenderungen der besonderen Bestimmungen, neu einbezogene Stationen, neue Ausnahmetarife für Butter, lebende Fische und Krebse als Eilgut sowie Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Sätze noch bis Ende Oktober l. J. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandsstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 31. August 1899. (2396)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Hamburg-mecklenburgischer Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die Station Friedrichsruh in Mecklb. als Versandstation in den Seehafenausnahmetarif B für Kartoffelstärkefabrikate nach Hamburg L. B. aufgenommen.

Schwerin, den 5. September 1899. (2397)

Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Oktober 1899 tritt der Nachtrag VII zum Verbandsgütertarif, Theil II Heft 1, in Kraft.

Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife

4 A (Ackergeräthe usw.),

9 (Baumwollengarne),

13 B (Oele, Fette),

14 {A Packpapier, B Papier für spezielle Zwecke,

38 (Hopfen),

sowie einen Anhang mit ermässigten Frachtsätzen für gewöhnliches Eilgut in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen.

Der Nachtrag ist durch die Endverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.

Dresden, am 5. September 1899. (2398)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, namens der Verbandsverwaltungen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Mit 6. September l. J. tritt für die Beförderung von Eisenröhren in Wa-

genladungen von 10 000 kg ab Brebach nach Zürich-Giesshübel ein Frachtsatz von 192 Cts. für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 5. Sept. 1899. (2399)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 15. September 1899 wird die Station Balsthal der Oensingen-Balsthalbahn mit einem Frachtsatz von 46 Cts. für 100 kg in den Ausnahmetarif Nr. 1 für Holz des Gütertarifs Waldshut-Mittel- und Westschweiz einbezogen.

Karlsruhe, den 5. Sept. 1899. (2400)

---

**Deutsch - schweizerische Eisenbahnverbände.**

Mit Wirkung vom 15. September 1899 werden in den Tarifen Theil I, Abth. B vom 1. April 1899, folgende Ergänzungen durchgeführt:

Auf Seite 85 und 229 sind in den Positionen „Glas" und „Verres" die Worte „auch rohe Glasfliesen" und „ainsi que plaques en verre brut" zu streichen und an deren Stelle zu setzen: im deutschen Texte: „ferner rohe Glastafeln auch mit Drahteinlage (Drahtglas)",

im französischen Texte: „en autre verre brut en tables, aussi doublé de fils de fer (verre armé)".

Karlsruhe, den 4. Sept. 1899. (2401)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

---

**Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1893.**

Mit Wirksamkeit vom 15. l. Mts. werden die Stationen Eltville, Erbach im Rheingau, Geisenheim, Hattenheim, Nieder-Walluf, Oestrich-Winkel, Rüdesheim und Schierstein in den Ausnahmetarif Nr. 2a für Steine mit ermässigten Frachtsätzen einbezogen, welche bei den in Betracht kommenden Stationen zu erfragen sind.

München, den 5. September 1899. (2402)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Deutsch-west-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 werden für Weissblechsendungen ab Hamburg B. nach Lindau R. B. (Rangirbahnhof) — Station der k. k. Staatsbahnen — bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Wagen und Frachtbrief 201 ₰ für 100 kg erhoben.

Altona, den 4. Septembr 1899. (2403)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oberrheinisch - belgisch - französisch-englischer Eisenbahnverband über Köln-Herbesthal und Maestricht - Lanaeken.**

Zum Theil II Heft H dieses Verbands erscheint am 1. November 1899 der II. Nachtrag. Durch ihn werden einige neue Verkehrsbeziehungen eingeführt. Neben Preisermässigungen treten auch Preiserhöhungen ein, worüber wir Auskunft ertheilen.

Die im Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Mainz, den 3. September 1899. (2404)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

**Gruppengütertarif Elberfeld - Essen (Gruppe VII).**

Für die Beförderung von Pflastersteinen in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Stationen der Strecken Engelskirchen-Bergneustadt und Meinerzhagen - Wiehl nach Düsseldorf tritt am 8. d. Mts. ein Ausnahmetarif 5 b in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 4. Sept. 1899. (2405)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Schlesisch - süddeutscher Verband.**

Mit Wirksamkeit vom 15. September l. J. wird der Ausnahmetarif 13 für Koks und Kokskohlen etc. in Heft 1 des schlesisch - süddeutschen Verbandsgütertarifs durch Einbeziehung der Stationen Brandenburggrube und Paulusgrube ergänzt.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

München, den 5. September 1899. (2406)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Westdeutsch - österreichisch - ungarischer und ostdeutsch - österreichischer Verband.**

Am 15. September 1899 treten für Mineralwasser bei Aufgabe von 5 und 10 t-Ladungen im westdeutsch-österreichisch-ungarischen Verband Theil II, Heft 1a vom 1. November 1894 bezw. im ostdeutsch-österreichischen Verband Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897 folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

Gültig
a) bei Aufgabe von mindestens 5 t } für einen Wagen und Frachtbrief
b) „ „ „ „ 10 „ }

| von | nach: Berlin Anh.-Dresd. Bhf. u. Tempelhof Rgbhf. | | Breslau Märk.-Freib. Bhf. | | Breslau O. S. Bhf. | | Breslau Oderthor-Bhf. | | Königsberg i. Pr. Ost- u. Kaibhf. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | a | b | a | b | a | b | a | b | a | b |
| | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | | | | | | | | |
| Trient (Trento) Südb. . . . . . | 532 | 430 | 562 | 457 | 562 | 457 | 565 | 459 | 827 | 696 |

Breslau, den 1. September 1899. (2407)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die auf Seite 36 des Gruppentarifs IV für den Haltepunkt Bokler Weiche vorgesehene Bestimmung hinsichtlich der Abfertigungs- und Frachtberechnungsweise aufgehoben und durch folgende ersetzt:

„Bokler Weiche. Die Abfertigung von Wagenladungen erfolgt in der Richtung nach und von Nortorf zu den Frachtsätzen der Station Bokelholm, in der Richtung nach und von Bokelholm zu den Frachtsätzen der Station Nortorf."

Altona, den 31. August 1899. (2408)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.**

In den direkten Verkehr werden einbezogen:

am 15. September d. J. die Verkehrsstelle Langebrück und am 1. Oktober d. J. die Verkehrsstellen Königsbrück Haltestelle und Schwepnitz.

Die Frachtsätze werden durch Anstoss der nachstehenden Beträge an die im Tarife für Radeberg und Königsbrück enthaltenen Frachtsätze berechnet:

| Im Verkehre mit | sind anzuwenden die Frachtsätze für | mit einem Zuschlage von Mark für 10.000 kg |
|---|---|---|
| Langebrück . | Radeberg | 1 |
| Königsbrück Haltestelle . | Königsbrück | 1 |
| Schwepnitz . | „ | 3 |

Dresden, am 5. September 1899. (2409)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.**

Zum 10. September 1899 wird im Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Thon (lose oder in Säcken verpackt) zwischen Klingenberg a. M. und Altona ein Ausnahmesatz von 1,14 ℳ für 100 kg eingeführt.

Hannover, den 6. Sept. 1899. (2410)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

(Theil II Hefte 7, 8 und 9 des Verbandsgütertarifes.)

Die in den Nachträgen I zu Theil II, Hefte 7, 8 und 9 vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Auscha, Böhm.-Leipa und Leitmeritz der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft treten am 1. Oktober 1899 in Kraft.

München, den 5. Sept. 1899. (2411)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit werden die im Kohlentarif Südwestdeutschland - Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 enthaltenen Schnittfrachtsätze für Mülhausen Nord auf 220 Cts. für 1 000 kg ermässigt. Weiter treten bei einer Anzahl schweizerischer Stationen Ermässigungen in Kraft, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau

nähere Auskunft geben. Die seitherige Beschränkung der Gültigkeit der Taxen für Clarens wird ebenfalls mit sofortiger Wirkung aufgehoben.

Karlsruhe, den 5. Sept. 1899. (2411 a)
Namens der betheiligten Verwaltungen: grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Rumänisch - norddeutscher Eisenbahnverband.**
Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Azuga der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Eisenwaaren einbezogen. Die zur Einführung gelangenden Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 5. September 1899. (2412)
Königliche Eisenbahndirektion. namens der Verbandsverwaltungen.

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 22. Oktober 1899 tritt der Nachtrag VI zu unserem Binnentarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft, womit eine zehnprozentige Erhöhung der Beförderungspreise eintritt. Die Genehmigung der neuen Tarifsätze ist uns unterm 14. August 1899 von unserer Aufsichtsbehörde ertheilt worden.

Hennef, den 5. September 1899. (2413)
Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Direktion.

## 6. Lieferfristen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Maassnahmen anlässlich der Herbstmanöver in Kärnten und der Passeyer Landesfeier in Tirol.

Infolge starker Inanspruchnahme der Linie Marburg-Franzensfeste und Innsbruck-Trient durch Truppentransporte anlässlich der grossen Herbstmanöver in Kärnten und der Passeyer Landesfeier in Tirol und der hierdurch bedingten Einschränkung bezw. gänzlichen Sistirung des Güterzugverkehres auf den vorbezeichneten Linien, werden folgende Anordnungen getroffen:

a) Auf Grund des § 63 des Betriebsreglements beziehungsweise des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, wird mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. September 1899, Z. 41292/16 für die Zeit vom einschliesslich 18. bis einschliesslich 22. September l. J. das Ruhen des Laufes der Lieferfrist für jene Civilfrachtgüter festgesetzt, deren Beförderung durch die auf den eingangs bezeichneten Linien eingetretene Einschränkung bezw. Sistirung des Güterzugverkehres behindert ist.

b) Am 15. und 16. September l. J. findet in der Station Völkermarkt-Kühnsdorf und vom 18. September bis einschliesslich 22. September l. J. in den Stationen Grafenstein und Klagenfurt eine Uebernahme von Frachtgütern nicht statt.

c) Ferner wird die Nothwendigkeit eintreten, in unserem Betriebsbereiche während der Zeit vom einschliesslich 16. September bis einschliesslich 23. September l. J. von dem nach § 55, Absatz 2 des Betriebsreglements der Eisenbahn zustehenden Rechte, Güter, nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, Gebrauch zu machen.

d) Diese Maassnahmen finden auf Eilgüter, Approvisionirungsartikel und lebende Thiere keine Anwendung.

Wien, im September 1899. (2414)
Die Generaldirektion.

## 7. Verdingungen.

Wir beabsichtigen die Lieferung von
60 000 Stück kiefernen und
8 000 „ eichenen Bahnschwellen
im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.

Von denselben müssen 30 000 Stück kieferne Schwellen bis zum 1. Dezember d. J., der übrige Theil bis zum 1. Mai n. J. geliefert werden.

Lieferungsbedingungen etc. können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Bahnschwellen" bis zum 15. September d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Etwaige Abweichungen von den Lieferungsbedingungen sind in dem Angebot genau anzugeben.

Bei der Zuschlagsertheilung, welche spätestens bis zum 10. Oktober d. J. erfolgen wird, behalten wir uns vor, Theillieferungen zu vergeben, oder auch alle Gebote abzulehnen.

Oldenburg, den 31. August 1899. (2415)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Für Schwellentränkungen sind 510000 kg karbolsäurehaltiges Theeröl in 5 Loosen nach Bedingungen zu beschaffen, die gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von uns übersandt werden.

Die Angebote müssen bis zum 28. d. Mts., 11 Uhr Vormittags, bei uns eingegangen sein.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Nordhausen, den 9. Sept. 1899. (2416)
Königliche Eisenbahn-Maschineninspektion.

**Verdingung** von 2 287 000 kg Petroleum in 15 Loosen für die königl. Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. September d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.,** Schöneberger Ufer Nr. 1 bis 4, einzureichen. **Angebotbogen** und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Oktober 1899.

Berlin, den 5. September 1899. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von
16 300 Stück Schwellen aus Tannen- oder Kiefernholz für Stuhlschienenoberbau.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Stuhlschwellen" versehen bis längstens
Freitag, den 22. d. Mts., Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote beginnt.

Bedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist 7 Tage.

Karlsruhe, den 6. Sept. 1899. (2418)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten unbrauchbaren Ober- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
am 19. September 1899, Vormittags 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 18. August 1899. (2419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Wir beabsichtigen etwa
133 t Stahlschienen für Haupt- und Nebengleise brauchbare sowie unbrauchbare,
622 t Eisenschienen desgleichen,
sowie 1 620 Stück eiserne Schwellen mit Hakenplatten, System Haarmann, an den Meistbietenden zu verkaufen.

Laschen zu den für Nebengleise brauchbaren Schienen sind vorhanden und können mitgeliefert werden.

Die Verkaufsbedingungen und das Materialienverzeichniss können in unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Carlstrasse) hierselbst eingesehen auch gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Briefmarken der deutschen Reichspost von demselben bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot betr. Ankauf von Altmaterialien" bis zum 18. September d. J., Vormittags 11 Uhr an uns einzureichen.

Oldenburg, den 31. August 1899. (2420)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 70 | 13. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 17 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Vorschläge zur Vereinfachung der Güterabfertigung.

Bei dem auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens zu Tage tretenden Streben nach Wirthschaftlichkeit möchte es wohl an der Zeit sein, auch der Güterabfertigung auf Eisenbahnen wieder einmal Beachtung zu schenken und die Frage zu erörtern, ob es nicht möglich ist, dieses ungemein umständliche und daher kostspielige Verfahren zu vereinfachen und zu verbilligen.

Man sollte meinen, es müsse eine ähnliche Abfertigungsweise wie bei den Postpacketen zu erreichen sein. Zwar darf ein Eisenbahnfrachtstück oder gar eine Wagenladung nicht ohne weiteres mit einem Postpacket verglichen werden, aber immerhin ist der Unterschied — von der Berechnung der Beförderungsgebühren abgesehen — weniger in dem Wesen als vielmehr in dem Umfange und dem Gewichte der Sendung, also vorzugsweise nur in der geringeren Handlichkeit zu finden. Allerdings ist eine so weitgreifende Aenderung bestehender Einrichtungen, wie eben angedeutet, so leicht nicht herbeizuführen, und bei oberflächlicher Betrachtung wird man vielleicht zweifeln, ob ein Bedürfniss für eine weitgehende Vereinfachung überhaupt vorliegt, da doch gerade der Güterverkehr recht ansehnliche Ueberschüsse aufzuweisen hat. Wer aber die Sache genauer ansieht, wird zugeben, dass auch hier vieles besserungsbedürftig ist; das zeigen die mancherlei kleineren Versuche, welche auf Vereinfachung und Verbilligung der Abfertigungsweise hinzielen. Wenn diese Bestrebungen bisher keine nennenswerthen Erfolge aufzuweisen haben, so liegt dies wohl hauptsächlich daran, dass die allgemeine Ueberzeugung von der hohen Rente des Güterverkehres Betrachtungen über die Mängel des gegenwärtigen Abfertigungsverfahrens gar nicht recht aufkommen lässt; so bleibt es daher beim alten, obgleich hier durch Vereinfachung viel Geld und Zeit zu gewinnen sein würde.

Man erhält ein ungefähr zutreffendes Bild von der Umständlichkeit und der dadurch bedingten Kostspieligkeit des heutigen Abfertigungsverfahrens, wenn man bedenkt, dass die Arbeitskraft eines Beamten durchschnittlich erforderlich ist, um die gesammte mit der vollständigen Erledigung von nur 25 Frachtbriefen in Versand und Empfang verbundene Schreibarbeit zu leisten, dass demnach jeder Frachtbrief etwa 25 ₰ allein an Schreibkosten verursacht und dass ein sehr erheblicher Prozentsatz aller Sendungen namentlich auf kleineren Stationen überhaupt nur den Mindestbetrag von 30 ₰ Fracht aufbringt, also nicht nur keinen Gewinn abwirft, sondern nicht unerhebliche Zuschüsse zu den Selbstkosten von den Eisenbahnverwaltungen erfordert. Die Richtigkeit dieser Behauptungen kann jeder Sachkundige an der Hand der thatsächlichen Verhältnisse seines Bezirks leicht selbst prüfen, es sei nur noch bemerkt, dass unter vollständiger Erledigung die Leistung der gesammten durch einen Frachtbrief im Bereiche der berührten Bahnen hervorgerufenen Schreibarbeit zu verstehen ist. Dass nur 25 Frachtbriefe durchschnittlich auf eine Arbeitskraft entfallen, wird manchen Abfertigungsbeamten selbst überraschen, wenn er bedenkt, wie angestrengt er den Tag über arbeiten muss, um die scheinbar doch so unbedeutende Aufgabe erschöpfend zu erledigen.

Dazu zu helfen, dass in diesen offenbaren Missverhältnissen Wandel geschaffen werde, soll der Zweck der nachfolgenden Arbeit sein, aus der zunächst die Grundzüge hier mitgetheilt werden.

I. Einführung einer Güterbegleitkarte an Stelle des Frachtbriefes und Beseitigung des Kartirens.

II. Beklebung der Stückgüter mit Nummern; für Wagenladungen ebenfalls verwendbar, doch hier oft zu umständlich und dann auch entbehrlich.

III. Markenverwendung zur Frachtberichtigung; Baarzahlung bleibt für abgerundete grössere Beträge bestehen.

IV. Wegfall der meisten Kassenbücher und Vereinfachung der verbleibenden.

V. Weitgehendste Vereinfachung der Rechnungslegung.

VI. Verbesserung des Nachforschungsdienstes: Einrichtung von Meldestellen ähnlich der Fundbüreaus.

VII. Ersparnisse und sonstige Vortheile.

VIII. Allgemeines. Versuchsweise Einführung.

**Erläuterungen.**

Zu Punkt I „Güterbegleitkarte, Kartiren" geht unser Vorschlag dahin: An Stelle des Frachtbriefes und der Frachtkarte wird eine Güterbegleitkarte (Eilgutbegleitkarte und Frachtgutbegleitkarte, erstere mit rothen Seitenstreifen) nach folgendem Muster eingeführt. Sie ist von schwachem Kartenpapier und verbleibt in Händen der Eisenbahn; der Empfänger erhält nur den Abschnitt.

**Muster zur Güterbegleitkarte.** **(Vorderseite.)** (Papiergrösse: 19 × 30 cm.)

**Nr. 46.**

von: Löcknitz

9 Stücke.

Versender: Heinr. Becker, Mühlenbesitzer in Wolschow.

in Löcknitz gewogen . . . . . . 957 kg

Einlieferungsstempel der Versandstation (mit Datum)

Empfänger: Wilh. Krause in Danzig, Frauengasse 14, unten links.

Kontrolstellen: Berlin-Bromberg.

**Frachtgutbegleitkarte.** 25/11

**46 Löcknitz**

An Herrn Wilh. Krause, Tischlermeister in Danzig, Frauengasse 14, unten links.

auszuliefern auf Station: **Danzig leege Thor.**

| Zeichen und Nummern | Anzahl | Art der Verpackung | Inhalt | Bruttogewicht kg | zu berechnen kg |
|---|---|---|---|---|---|
| W. S. 401 | 1 | Korb | Kleider u. Wäsche | 92 | |
| T. H. 16 | 1 | Kiste | Werkzeuge | 216 | |
| W. K. 23–28 | 6 | „ | Porzellan | 607 | |
| „ 216 | 1 | „ | Wein | 42 | |
| // | 9 | | // | 957 | 960 |
| | | | Sch | röder. | |
| | | | Einlieferungsstempel der Versandstation (mit Datum) | | |

| verladen in Wagen: | auf Station: | Empfangsbescheinigung: | Leitvermerk: |
|---|---|---|---|
| ~~3416 Breslau~~ | Löcknitz | Obige Güter erhalten: | Stargard i. Pom. |
| ~~9456 Köln~~ | Stettin Cgb | Wilh. Krause | Neustettin |
| 6415 Bromberg | Neustettin | | Dirschau |
| (Bei Wagenlad. hier Plombe vermerken) | | oder: Rollkarte / oder: Postavis } als Hinweis / oder: Auslief. Vermerk | |

**(Rückseite.)**

ob frankirt? ja

(Raum zur beliebigen Benutzung des Versenders)

Einlieferungsstempel der Empfangsstation (mit Datum)

frankirt: 65 ℳ 80 ₰.
überwiesen: 107 ℳ 25 ₰.

| Deklarirtes Interesse an der Lieferung: | Ein Hundert Mark. |
|---|---|
| Nachnahme: | Ein Hundert sieben Mark 23 Pfennig. |
| zu zahlen an: | Rentner Franz Kusenack in Löcknitz, Bergstrasse 4. |

| frankirt ℳ | frankirt ₰ | Rechnung | Kilogramm | Tarif | Frachtsatz | zu erheben ℳ | zu erheben ₰ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | — | für Interessedeklaration | | | | | | |
| | | Nachnahme . . . . . | — | | — | 107 | 23 | |
| 1 | 10 | Provision | | | | | | |
| 61 | 70 | Fracht bis Danzig l. Th. . | 960 | St. I | 6,43 | | | |
| 65 | 80 | | | | | 107 | 25 | aufgerundet |
| Steffens | | | | | | Warncke | | |
| | | (Raum zum Aufkleben der Marken) | | | | | | |
| | | Einlieferungsstempel der Empfangsstation (mit Datum) | | | | | | |
| | | Davon: | | | | | | |
| 5 | 80 | in Marken entwerthet: . . | | | | 7 | 25 | |
| 60 | — | in Baar verrechnet: . . . | | | | 100 | — | |

Die Begleitkarte ist handlicher als der Frachtbrief mit umhüllter Frachtkarte, was beim Einladen, Umladen und Ausladen der Güter sowie auch bei allen Schreibarbeiten ganz wesentliche Vortheile bietet. Bei Aufgabe von eilgutmässig zu befördernden Frachtgütern (wie frische Fische, Obst usw.) wird eine gewöhnliche Frachtgutbegleitkarte (also ohne rothe Streifen) empfohlen. Die Inhaltsangabe kann in diesem Falle mit Rothstift stark unterstrichen werden. Reicht der Raum auf der Vorderseite der Karte in einzelnen Fällen zur genauen Bezeichnung sämmtlicher Stücke nicht aus, so wird ein Stückverzeichniss beigegeben und mit einer Stecknadel daran befestigt. Die Zugehörigkeit des Stückverzeichnisses zur Karte wird ausserdem noch durch Zusetzung der Nummer und Versandstation kenntlich gemacht und das Stückverzeichniss mit dem Einlieferungsstempel versehen. Zollpapiere und sonstige umfangreiche Anlagen können in offenem Briefumschlag beigegeben werden. Die „Allgemeine Erklärung" zu §§ 58 und 77 der Verkehrsordnung wird auf der Vorderseite der Karte abgegeben, und zwar in folgender vereinfachter Form: „Auf Gefahr des Absenders". Das jetzige Verfahren der Ausstellung und Aufbewahrung einer Erklärung auf besonderem Bogen ist umständlich, auch der Inhalt der Erklärung dem Publikum und selbst manchem Beamten nicht klar. Das Kartiren wird entbehrlich. An Stelle dessen wird ein Ausgangsbuch vom Lademeister (Annahmebeamten) geführt, das gleichzeitig als Verladenachweisung dienen kann. Dasselbe enthält nur die Nummer der Sendung, Stückzahl, Gewicht, Versender (diesen aber genau bezeichnet mit Wohnort und Wohnung), ob franko? Nachnahmebetrag, Verladen in Wagen? Zug? Datum? Das Annahmedatum und die Bestimmungsstation werden abschnittweise in der Ueberschrift gegeben. Frankovermerk und Nachnahmebetrag sollen lediglich als Anhalt bei Verlust der Güterbegleitkarte dienen, haben also keine rechnerische Bedeutung. Für ankommende Güter wird ein Eingangsbuch geführt. Dieses enthält: Versandstation (telegraphische Abkürzung zulässig), Nummer der Sendung, Stückzahl und abschnittweise in der Ueberschrift: Datum und Zugnummer. Das Buch dient gleichzeitig als Entladenachweisung, doch können die Güter auch auf Grund der Begleitkarten selbst entladen werden. Die Benachrichtigung des Empfängers über den Eingang der Güter geschieht in der bisherigen Weise. Selbstabholer können auf der Güterbegleitkarte (Vorderseite unten) den Empfang bescheinigen, wenn Empfangsbescheinigung überhaupt für nöthig befunden wird. Diese Empfangsbescheinigung des Empfängers führt gar oft zu Weiterungen, die ihrem Werthe durchaus nicht entsprechen. Die Güterabfertigung stösst gerade in diesem Punkte auf ungeahnte Schwierigkeiten.

Der Empfänger erhält an Stelle des bisherigen Frachtbriefes nur den Kartenabschnitt ausgehändigt. Es wird wohl in vielen Fällen (vielleicht bis zum Schätzungswerthe von 50 oder 100 ℳ) genügen, wenn der den Kartenabschnitt an den Abholer des Gutes ausgebende Beamte einfach auf der Güterbegleitkarte an bestimmter Stelle vermerkt, dass er die Sendung ausgeliefert hat und an wen bezw. wodurch sich der Abholer ausgewiesen hat, oder wie seine Zuverlässigkeit bezeugt ist. Ein ähnliches Verfahren beobachtet auch die Postverwaltung bei Auslieferung von Packeten ohne Werthangabe. Es dürfte eine mindestens ebenso grosse Sicherheit bieten, als die jetzt verlangte Empfangsbescheinigung des Empfängers oder seines Bevollmächtigten, welche in vielen Fällen mangelhaft ausgestellt oder gar gefälscht wird und daher von zweifelhaftem Werth ist. Durch den Auslieferungsvermerk könnte wenigstens immer festgestellt werden, welcher Beamte für die Auslieferung haftet und welche Person das Gut thatsächlich in Empfang genommen hat. Diese Angaben fehlen heute. Die Auslieferung der Güter erfolgt auf Grund des Begleitkartenabschnittes. Dieser enthält Nummer, Stückzahl und Gewicht der Sendung.

Die Rollkarte braucht nur die Versandstation mit der Nummer der Sendung und den zu erhebenden Geldbetrag zu enthalten. Dieselbe kann auch als Schalterkarte benutzt werden. Der Rollfuhrmann bekommt von den Güterbegleitkarten nur die Abschnitte in die Hände. Ein Duplikat der Güterbegleitkarte wird nicht ertheilt, dagegen auf besonderes Verlangen eine vom Versender vorzulegende Einlieferungsbescheinigung auf einem Quartblatt, für Eilgut mit rothem Vordruck. Die gegenwärtig im Gebrauche befindlichen Einlieferungs bücher könnten beibehalten werden. Der heutige Duplikatfrachtbrief und auch eine etwaige zukünftige Duplikatgüterbegleitkarte wirken störend bei der Empfangsstation, da es kaum zu vermeiden ist, dass auf Grund dieser Papiere, die den Originalen so sehr ähnlich sind, Verausgabung von Gütern erfolgt, bevor die Sendung eingelöst ist.

Zu Punkt II „Beklebung der Güter" diene folgendes zur Erläuterung: Alle zu einer Sendung gehörenden Güter werden mit der gleichen Nummer beklebt, die Begleitkarte selbst mit derselben Nummer in kleinerer Form, ganz ähnlich so wie es bei den Postpacketen geschieht. Dies erleichtert das Ladegeschäft und bietet die Möglichkeit, die Sendungen überall in den Büchern, Listen usw. auf die denkbar einfachste Weise sicher zu bezeichnen. Die Abfertigungsstellen erhalten die Beklebezettel mit eingedrucktem Stationsnamen in Blocks zum Abreissen eingerichtet geliefert. Jeder Block enthält 100 Mal die gleiche Nummer. Der Annahmebeamte (Lademeister) erhält einen Block mit 100 fortlaufenden Nummern und klebt diese der Reihe nach auf die einzelnen Güterbegleitkarten, welche Einrichtung das Frachtkartennummerbuch ersetzen könnte. Das jetzt übliche sogen. „Kartennummerngeben", d. h. das Hervorsuchen der folgenden Frachtkartennummer und das Beschreiben der Frachtbriefe mit derselben nebst Positionsnummer, ist keineswegs eine so unbedeutende Arbeit wie man leicht anzunehmen geneigt ist, sie ist vielmehr recht unbequem und zeitraubend, besonders auf grossen Stationen, weil hier das Nummerbuch sehr umfangreich wird. Zum geordneten Aufhängen der Zettelblocks empfehlen sich Tafeln mit 100 Feldern, jedes Feld mit einem Stift zum Befestigen der Blocks versehen. Die grossen Stationen müssten je nach ihrem Nummernumfange mehrere solcher Tafeln in Gebrauch haben.

Zu Punkt III „Markenverwendung": Die baar eingezahlten Fracht- usw. Beträge (sowohl Frankaturen wie Ueberweisungen und auch Nachnahmen) werden, soweit irgend angängig, durch Markenentwerthung auf der Güterbegleitkarte gedeckt. Bei grösseren Beträgen (etwa über 50 ℳ) geschieht dies nur für den die runden Summen überschreitenden Theil. Der Rest (runde Summe) wird im Baarkassenbuch der Kasse zum Soll gestellt und der Kontrolstelle durch die Monatsrechnungen nachgewiesen. Die Kontrolstelle fertigt hiernach Solllisten, auf Grund deren wie bisher die Abführung der Gelder erfolgt. Marken werden an die Verfrachter nur in Stücken zu 5 ₰, 10 ₰, 20 ₰ und 50 ₰ verausgabt, um Nachahmungen thunlichst zu vermeiden. Grössere Stücke zu 1 ℳ, 5 ℳ und 10 ℳ erhalten nur die Abfertigungsstellen zum Dienstgebrauch. Schlussbeträge einer Begleitkarte im Werthe unter 5 ₰ werden aufgerundet oder fallen fort. Die Verwendung von Marken ist nach allen Richtungen hin soweit wie irgend möglich auszudehnen, um die Buchführung und Rechnungslegung bei der Güterkasse, sowie um die Prüfung bei der Kontrolstelle zu vereinfachen. Durch Markenentwerthung gedeckte Beträge werden nirgends gebucht und erscheinen auch nicht in den Monatsrechnungen. Hierdurch wird erreicht, dass an Stelle von 100 bisherigen Eintragungen überall nur noch 10 bis 15 nothwendig sein werden und zwar werden auch diese noch ausschliesslich abgerundete Zahlen aufweisen.

Für den internationalen Verkehr müsste das bisherige Abfertigungsverfahren wohl vorläufig beibehalten werden, doch könnte bei ankommenden Sendungen das Markensystem vielleicht Verwendung finden.

Zu Punkt IV „Kassenbücher": Das Baarkassenbuch wird zum Grundbuch der Güterkasse erhoben. Es finden darin nur diejenigen Beträge bezw. abgerundeten

Theilbeträge Aufnahme, die durch Markenentwerthung nicht erledigt worden sind. Das Baarkassenbuch wird monatlich in derselben Weise abgeschlossen, wie heute das Abrechnungsbuch, also mit Zu- und Absetzungen der Kontrolstelle. Jeder Monat muss für sich das durch die Kontrolstelle auf Grund der Monatsrechnungen festgestellte „Soll“ erfüllen. Es ist daher nöthig, alle Geldgeschäfte auf denjenigen Monat zu verbuchen, den sie betreffen. Das Depositen- und Vorschussbuch müsste beibehalten werden, ebenso das Frankaturdepositenbuch. Dasselbe könnte jedoch vereinfacht werden und wäre auch nur für grössere Stationen nöthig. Die Verrechnungskarte wäre nur für Schalterbeamte auf grösseren Stationen erforderlich, sie brauchte nur Versandstation, Nummer der Sendung und den zu erhebenden Geldbetrag zu enthalten. Eine Rollkarte ist auch ferner nöthig, kann aber sehr vereinfacht werden, wie bereits bei Punkt I erwähnt. Die Stundungsbücher müssen beibehalten werden. Der Kassenbeamte deckt alle Schuldbeträge vorläufig, je nachdem es vortheilhaft erscheint, durch Marken oder in Baar aus der Güterkasse. Das Abrechnungsbuch ist entbehrlich. Die Abrechnung erfolgt auf Grund der Solllisten und des als Grundbuch geltenden Baarkassenbuches. Das Frankaturbuch entfällt. Das Versandsoll (soweit es nicht durch Markenentwerthung beglichen ist) wird aus dem Baarkassenbuch entnommen. Die Empfangskontrolbücher „Soll“ und „Haben“ können fortfallen. Die Erledigung der eingegangenen Güterbegleitkarten wird auf Grund des Eingangsbuches geprüft. Das Nebengebührenbuch ist gleichfalls entbehrlich. Diese Gebühren werden auf der Güterbegleitkarte oder auf einer Hilfskarte durch Markenentwerthung beglichen. Das Nachnahmebuch könnte fortfallen. Die Güterkasse der Empfangsstation sendet alle 10 Tage mit den erledigten Güterbegleitkarten zugleich an die Kontrolstelle stationsweise gesonderte Verzeichnisse der erhobenen Nachnahmen. Die Kontrolstelle prüft diese Verzeichnisse sofort und sendet sie mit Unterschrift und Stempel versehen als Zahlungsanweisung unter Briefumschlag an die einzelnen Versandstationen. Diese zahlen erst dann die Nachnahmen gegen Empfangsbestätigung auf der Zahlungsanweisung an die Empfangsberechtigten. Die erledigten Zahlungsanweisungen werden zunächst als geldwerthe Beläge betrachtet und beim Bezug von Marken verwendet, oder gehen als Ablieferung in Belägen an die Hauptkasse. Die Frankaturrechnung (Frankaturnote) ist entbehrlich. Die Versandstation rechnet bis zur Tarifschlussstation. Hier erfährt die Sendung keinerlei Sonderbehandlung. Die Bestimmungsstation rechnet rückwärts bis zur Tarifschlussstation und benachrichtigt die Versandstation auf Vordruck unter Briefumschlag über die Höhe und die Art der aufgelaufenen Gebühren. Diese rechnet mit dem Versender ab.

Zu Punkt V „Rechnungslegung“. Die Monatsrechnungen könnten in sehr vereinfachter Form geführt werden. Es würden genügen die Spalten: 1. Abfertigungstag, 2. Versandstation (bezw. Empfangsstation), 3. Nummer der Sendung, 4. Baar verrechnet, 5. Zusetzungen der Kontrole, 6. Absetzungen der Kontrole und 7. Bemerkungen. Am Kopfe wäre der Rechnungsmonat anzugeben und auch die beiden in Betracht kommenden Kontrolstellen. In Spalte 4 würden nur die durch Markenentwerthung nicht gedeckten Beträge aufzunehmen sein, also meist nur abgerundete Summen von über 50 ℳ. Zu den Spalten 5 und 6 fertigt die Kontrolstelle besondere Zahlungsanweisungen bezw. Einziehungsaufträge, ähnlich den bisherigen Aenderungsnachweisungen. Im übrigen würden die Monatsrechnungen nach Kontrolstellen gesondert und innerhalb derselben stationsweise geordnet so wie bisher anzulegen sein. Die Abrechnung mit fremden Bahnen besorgt die Kontrolstelle der Empfangsbahn auf Grund der erhaltenen Güterbegleitkarten, aus denen sie Antheilsberechnungen zu fertigen hat. In diese Antheilsberechnungen brauchten die Nachnahmen nicht aufgenommen zu werden. Die Empfangsbahn könnte später gegen Auslieferung der gezahlten Beläge (Zahlungsanweisungen für Nachnahmen) die Erstattung an die Versandbahn im Verrechnungswege bewirken. Die gegenwärtig nöthigen vielen unbedeutenden Aenderungsnachweisungen der Abfertigungsstellen unter sich, die weiter nichts bezwecken, als Berichtigung der Kartennummer, der überwiesenen Frachten usw. und der irrthümlich unterbliebenen Nachnahmekartirung usw., werden durch das neue Verfahren überflüssig: die Empfangsstation berichtigt die Karten und die Sache ist erledigt.

Die heute übliche allgemeine Verkehrsstatistik könnte beibehalten und nach wie vor von den Abfertigungsstellen gefertigt werden.

Zu Punkt VI „Nachforschungsdienst“. Es werden Meldestellen bei den grösseren Uebergangs- und Umladestationen und Hauptmeldestellen bei den Verkehrsbüreaus der Direktionen eingerichtet. Alle Meldungen werden auf Eisenbahndienstkarte (Form der Postkarte) ausgefertigt. Die Farbe dieser Karten ist für fehlende Güter weiss, für überzählige gelb und für Eilgut ausserdem mit rothem Rand versehen. Die Karte wird, wenn zweckmässig, an mehrere Meldestellen gleichzeitig gesandt. Als oberster Grundsatz gilt, dass alle überzähligen Güter auf Grund der Beklebung sofort nach Entdeckung an die Bestimmungsstation mit Begleitschein zu senden sind, ebenso dorthin die von den Gütern getrennten Papiere mit Vermerk darüber, wo die Trennung zuerst bemerkt wurde. Alle Meldekarten sind fünf Tage nach ihrer Ausfertigung als erledigt zu betrachten und der Ausfertigungsstelle mit Vermerk zurückzusenden. Die Bestimmungsstation meldet nöthigenfalls nach Ablauf von fünf Tagen an die Hauptmeldestelle ihres Bezirks, welche nun das weitere veranlasst. Die Hauptmeldestelle gibt wöchentlich zweimal als lose Beilage zum Amtsblatt eine gedruckte Gütersucheliste heraus. Diese wird den grösseren Abfertigungsstellen nach Bedarf in mehreren Exemplaren (für jeden Lademeisterposten eine und eine für den das Suchegeschäft leitenden Beamten) überwiesen. In besonders dringlichen Fällen muss telegraphisch nachgeforscht werden.

Zu Punkt VII „Ersparnisse und sonstige Vortheile“. Die Einführung dieses neuen Abfertigungsverfahrens würde eine ganz wesentliche Ersparniss an Personal und Material zur Folge haben, so dass man eine Verminderung der eigentlichen Schreibkosten um die Hälfte ihrer jetzigen, auf mindestens 30 ₰ für die einzelne Sendung berechneten Höhe wohl erwarten dürfte. Aber nicht allein der Kostenersparniss wegen empfiehlt sich eine Vereinfachung, sondern ebensowohl auch zur Erreichung einer glatten Geschäftsabwickelung.

Zu Punkt VIII „Allgemeines, versuchsweise Einführung“. Es könnte nun den Anschein gewinnen, als wenn das vorgeschlagene neue Abfertigungsverfahren eine weniger grosse Sicherheit der Güterkasse zu gewähren geeignet sei bezw. der Untreue von Seiten der Beamten Vorschub leiste. Diese Befürchtung wird sich jedoch bei eingehender Prüfung als unbegründet erweisen. Betrüger hat es immer gegeben und wird es auch ferner geben, auch haben sie zur Ausübung ihres verwerflichen Vorhabens trotz der heutigen doppelten Buchführung stets Gelegenheit gefunden. Dem ehrlichen Beamten gewährt aber das neue Verfahren die Möglichkeit, sich jederzeit mit grösserer Leichtigkeit als bisher über den Stand seiner Kasse zu vergewissern.

Bei Sendungen leicht verderblicher Güter könnte wohl dem Versender gestattet werden, auf dem Abschnitte der Güterbegleitkarte (Rückseite) im voraus über das Gut zu verfügen, falls die Annahme verweigert oder die Abnahme nicht rechtzeitig bewirkt werden sollte. Es würde hierdurch den Abfertigungsstellen viel Arbeit und dem Versender die Kosten für Depeschen, Botenlöhne und Porto erspart werden. Bei dem jetzigen Verfahren, die Verfügung des Absenders einzuholen, vergeht zu viel Zeit, namentlich dann, wenn der Versender am Versandorte selbst nicht wohnhaft oder bei Eintreffen der Nachricht zu Hause nicht anwesend ist. Durch diesen Zeitverlust verringert sich der Werth der Waare oft bedeutend.

Um die Durchführbarkeit der vorgeschlagenen Vereinfachungen zu prüfen, liesse sich mit dem Verkehr zwischen zwei nahe gelegenen Orten von etwa 10 000 bis 20 000 Einwohnern vielleicht ein praktischer Versuch machen. Marken brauchten hierbei an die Verfrachter nicht verkauft zu werden, dann wäre bei ungünstigem Verlauf des Versuches die Einstellung desselben ohne Störungen jederzeit möglich. C. St.

---

Schlusswort der Schriftleitung.

Indem wir die vorstehenden, wie wir glauben, sehr beachtenswerthen Ausführungen eines inmitten der praktischen Ausübung des Güterdienstes stehenden Beamten der wohlwollenden Prüfung der Fachgenossen übergeben, sind wir uns wohl bewusst, dass die Ausführbarkeit des Vorschlages, der im wesentlichen den Ersatz des durch die deutsche Verkehrsordnung eingeführten Frachtbriefformulars und der Frachtkarte durch eine Güterbegleitkarte bezweckt, von einer Aenderung der Verkehrsordnung abhängig ist. Eine Abänderung des Gesetzes ist nicht erforderlich. Nach § 426 des neuen Handelsgesetzbuches kann der Frachtführer die Ausstellung eines Frachtbriefes verlangen. Geschieht dies, so bezeichnet derselbe Paragraph neun Punkte, die der Frachtbrief enthalten muss. Diesen Anforderungen entspricht die vorgeschlagene Güterbegleitkarte, sie enthält: 1. Ort und Tag der Ausstellung; 2. Namen und Wohnort des Frachtführers, d. h. die amtliche Bezeichnung der ihn vertretenden Dienststelle; 3. den Namen des Empfängers; 4. den Ort der Ablieferung; 5. die Bezeichnung des Gutes nach Beschaffenheit, Menge und Merkzeichen; 6. einen Raum für die Bezeichnung der für eine zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere; 7. die Bestimmung über die Fracht und deren etwaige Vorausbezahlung; 8. Raum für die etwaigen besonderen Vereinbarungen, welche die Beförderungszeit, die Entschädigung wegen verspäteter Ablieferung und die Nachnahmen betreffen; endlich 9. die Unterschrift des Absenders.

Auch den in § 51 der Verkehrsordnung für den Inhalt des Frachtbriefes gegebenen Vorschriften kann durch die Güterbegleitkarte genügt werden. Es würde also u. E. zu ihrer Einführung einer Abänderung der Verkehrsordnung nur in ihrem § 52 bedürfen. Dort müsste es heissen: „Zur Ausstellung des Frachtbriefes, welcher zugleich als Güterbegleitkarte dient" usw.; das Formular selbst wäre zu ändern. Die Aufschrift müsste „Frachtbrief und Güterbegleitkarte" lauten. An Stelle der Verwendung von Schreibpapier müsste solche von Kartenpapier vorgeschrieben, überhaupt § 52 entsprechend neu bearbeitet werden.

Die Ausführungen zu den obenstehenden Grundzügen sind an dieser Stelle nur im Auszug wiedergegeben, weil ein vollständiger Abdruck den zur Verfügung stehenden Raum überschritten hätte. Der Verfasser, den die Schriftleitung auf Wunsch nennen wird, steht jedoch mit der ganzen Ausarbeitung, welche alle Einzelheiten des Gegenstandes berührt, auch die Behandlung von Unregelmässigkeiten bespricht und die sämmtlichen zur Einführung der vorgeschlagenen Neuerung nöthigen Muster enthält, gern zur Verfügung.

---

## Der Streit in der schweizerischen Eisenbahnerorganisation.

Wir haben vor Monatsfrist Mittheilung gemacht von dem scharfen häuslichem Streit, der in dem grossen schweizerischen Eisenbahnerverband ausgebrochen war, und diesen beinahe zu sprengen drohte. Seither hat die Sache eine weitere Entwickelung genommen, die nicht uuinteressant zu verfolgen ist. In der grossen, Ende Juli in Luzern abgehaltenen Delegirtenversammlung war eine radikale, vornehmlich sozialistische kleine Minderheit dermaassen scharf, mit sachlicher Kritik und persönlicher Verdächtigung gegen den schon vorher verschiedentlich angegriffenen Generalsekretär Dr. Sourbeck und sein System hergefallen, dass dieser sich amtsmüde erklärte und ausscheiden wollte. Dabei muss man beachten, dass Herr Sourbeck eine ganz einzigartige Stellung in der schweizer. Eisenbahnerbewegung einnahm, und nachdem er vor drei Jahren seine Männer siegreich durch den grossen Streik gegen die Nordostbahn geführt, der grössten Popularität sich erfreute. Thatsächlich erfolgten denn auch nach und nach zu seinen Gunsten eine Reihe Gegenkundgebungen in Kantonalvereinen usw. gegen die Luzerner Angriffe auf seine Person. Am 3. September fand schliesslich in Aarau die allgemeine Hauptversammlung statt, in welcher über die „Wühler" im Verband Gericht gehalten und Frieden geschaffen werden sollte. Obwohl aber die ostschweizerische Gegnerschaft gar nicht vertreten war, wurde das Ziel nur halb erreicht. Die Einladung zu der Vertrauensmännerversammlung war von dem Kreisverband der aargauischen Eisenbahnangestellten ausgegangen, der unverbrüchlich zu Sourbeck hält. So hatten denn in der Ahnung, dass sie in Aarau nicht so gut wie neulich in Luzern abschneiden würden, die Hauptangreifer von damals aus Zürich und St. Gallen vorgezogen, fern zu bleiben, obwohl man ihnen auf eine Anfrage gütig zugesagt hatte, dass sie zum Wort kommen sollten. An der öffentlichen Versammlung in Aarau nahmen etwa 400 Eisenbahner theil, darunter etwa 250 Vertrauensmänner. Die Eröffnungsrede des Präsidenten der einladenden Sektion Aarau mahnte zum Frieden, da der Verband nur durch Einigkeit stark erhalten werden könne. Die Hauptfrage lautete: Waren die Angriffe in Luzern auf Sourbeck und das Centralkomitee in der Form zulässig und materiell gerechtfertigt oder nicht? Der erste Redner, ein Vertreter von Chiasso, der sich selbst auf seine südländische Lebhaftigkeit berief, verlangte alsbald, dass die Hetzer, mit denen man schon zu viel Langmuth gehabt, und die nur einen Keil in die Organisation treiben wollten, hinausgeworfen würden. Einige andere Redner traten zur Vertheidigung und zum Lobe des Herrn Sourbeck und des Centralkomitees auf; von der nicht anwesenden Opposition konnte natürlich, trotz besonderer Aufforderung, niemand sprechen, und dann ward einstimmig ein Vertrauensvotum für die Angegriffenen beschlossen. Als man nun aber zu der heikleren Aufgabe, der Maassregelung der Krakehler, überging, war die Einigkeit sofort geschwunden. Als Hauptschuldige wurden aufgeführt Ackeret in Zürich und Täschler in St. Gallen sowie Mosimann-Bern, Centralpräsident des Vereins schweizerischer Eisenbahnangestellter. Letzterer soll unter der Hand längst gegen Sourbeck gewühlt, ihn einen „Gaukler" genannt haben usw. Merkwürdig war, dass man einem der Hauptgegner von Luzern, den Eisenbahnlehrer Wüthrich in Aarau, ganz von der Schuldigenliste ausnahm, seinen Austritt bedauerte und ihm sogar neben dem von ihm hart angegriffenen Dr. Sourbeck ein Vertrauensvotum ertheilte. Dieser Generalgewaltige selbst schien die Amtsmüdigkeit abgelegt zu haben und fertigte scharf den einzigen nicht ganz in die programmmässige Ovation einstimmenden Theilnehmer ab, indem er sich dagegen verwahrte, dass er eine politische Wandlung durchgemacht habe. Die ostschweizer. Sozialisten werfen nämlich Herrn Sourbeck vor, dass er seine Zugehörigkeit zu den Sozialisten verleugnet habe; Sourbeck führte übrigens an, dass die sozialpolitische Gruppe der Bundesversammlung, der er früher angehört habe, keine sozialdemokratische sei. Die Aargauer Versammlung stritt dann lange darüber herum, was mit den drei erklärten Hauptsündenböcken anzufangen sei. Es lagen drei Anträge vor auf Ausschluss, Verwarnung und verschärfte Verwarnung. Aus Bern wurde vorweg von kompetenter Stelle die Erklärung abgegeben, dass das Komitee des Vereins schweizer. Eisenbahnangestellter natürlich den Aus-

schluss seines eigenen Präsidenten Mosimann nicht dekretiren werde. Für den Ausschluss ergaben sich zuerst 114, für den Antrag, die Schuldigen hätten zwar den Ausschluss verdient, aber in Ansehung ihrer früheren Verdienste werde ihnen die Strafe erlassen, 137 Stimmen. Wegen Protestes gegen die Abstimmung wurde nochmals votirt und nun ergaben sich 126 Stimmen für Ausschluss, 120 dagegen. Nach den abgegebenen Erklärungen wird der zur Sache kompetente Verein schweizer. Eisenbahnangestellter den Ausschluss aber kaum aussprechen. So oder so muss man besorgen, dass der häusliche Streit der schweizer. Eisenbahner weitere Kreise zieht.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Am 23. d. Mts. findet die 34. Sitzung des **Bezirkseisenbahnraths zu Magdeburg** statt. Aus der Tagesordnung ist ein Antrag des Fabrikdirektors Dr. Bartz in Braunschweig hervorzuheben, durch welchen die Eisenbahn ersucht wird, dahin zu wirken, dass für den Transport von Petroleumnaphtha von Nordenham nach Braunschweig fernerhin kein höherer Tarif in Anwendung komme als für den Transport desselben Artikels von Nordenham nach Bremen und Köln.

— **Wagenbeschaffungen für die preussischen Staatsbahnen.** Dem „Berl. Act." zufolge sind für die preussischen Staatsbahnen 325 Personenwagen, 313 Gepäckwagen, 18 Post- und Gepäckwagen und 5 268 Güterwagen in Bestellung gegeben worden. Unter den Personenwagen befinden sich 8 vierachsige Schlafwagen, 6 vierachsige Durchgangswagen I. und II. Klasse für D-Züge, 308 sonstige Durchgangswagen und 103 Abtheilwagen.

— An **Staatsbeihilfen für Kleinbahnen** sind neuerdings, wie der „Berl. Act." meldet, endgültig bewilligt worden: 1. dem Kreise Schmiegel eine Beihilfe für die Kleinbahn von Kriewen nach Ujazd als Betheiligung mit 452 000 ℳ.; 2. der am 25. Juli d. J. gegründeten Eulengebirgsbahn-Aktiengesellschaft zu Reichenbach i. Schl. eine Beihilfe für die Kleinbahn von Reichenbach über Peterswaldau, Oberlangenbielau und Silberberg nach Mittelsteine mit Abzweigung nach der Johann-Baptistagrube als Betheiligung mit 1 400 000 ℳ. Aktien; 3. der Genthiner Kleinbahn-Aktiengesellschaft zu Genthin eine Beihilfe für die Kleinbahnen a) von Genthin über Jerichow nach Schönhausen, b) von Genthin nach Milow als Betheiligung mit 460 000 ℳ. Aktien; 4. dem Kreise Sonderburg eine Beihilfe für die Kleinbahn auf der Insel Alsen von Sonderburg nach Norburg mit Abzweigungen nach Schauby und Nummark als Betheiligung mit 500 000 ℳ.

— Für die **Berliner elektrische Hochbahn** sind jetzt die beiden ersten Wagen eingetroffen. Sie sind in der Fabrik von van der Zypen & Charlier in Köln-Deutz nach ganz neuen Gesichtspunkten erbaut und einstweilen auf der Versuchsstation der Firma Siemens & Halske in Gross-Lichterfelde untergebracht. Das Aeussere wie das Innere erinnert in vieler Hinsicht an Wagen der preussischen Staatseisenbahnen und des Hofzuges. Die beiden Wagen sind Motorwagen, von denen im elektrischen Hochbahnzuge je einer vorn und hinten laufen wird, während sich zwischen ihnen zwei Anhängewagen befinden. Solch ein Motorwagen, der aussen durchweg in blauer Farbe gehalten ist, hat eine Länge von 11 m, eine Breite von 2,3 m und eine Höhe von 3 m und bei einer Besetzung von 36 Personen — so viel Sitzplätze sind vorgesehen — ein Gesammtgewicht von 21 t. Grosse mit Gardinen versehene Spiegelscheiben von je 1,50 m Breite bilden die Seitenwände und auch die Stirnwände weisen halbkreisförmig ausgebauchte Spiegelscheiben auf, deren Zweck ist, vom Führerraum den Luftdruck nach Möglichkeit abzuhalten. Im Innern des Wagen erblickt man an der weiss gestrichenen Decke den Griff einer Nothbremse für die Fahrgäste. Der Führer verfügt über eine Luftdruckbremse. Für die Lüftung des Wagens sind sehr gute Vorkehrungen getroffen. Durch den ganzen Wagen laufen Querbänke, bestehend aus elegant eingefassten Lattensitzen aus blau und weiss gestrichenem Holze. Mit einem derartigen, aus vier Wagen zusammengesetzten elektrischen Hochbahnzuge sollen gegen Weihnachten d. J. von der Firma Siemens & Halske Probefahrten auf der Versuchsstrecke Lichterfelde-Teltow vorgenommen werden.

— Auf der **Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn** sind im Jahre 1898/99 315 952 Personen und 50 437 t Güter befördert worden. Die Gesammteinnahmen aus dem Personenverkehr betrugen 134 869 ℳ., aus dem Güterverkehr 139 576 ℳ., aus sonstigen Quellen 17 608 ℳ., zusammen also 292 053 ℳ. Die Betriebseinnahmen haben insgesammt 294 320 ℳ. betragen, denen Ausgaben in Höhe von 175 410 ℳ. gegenüberstanden. Es verblieb somit ein Ueberschuss von 118 910 ℳ. Davon fliessen 31 869 ℳ. in den Erneuerungsfonds, während 7 427 ℳ. für schwebende Schulden zu entrichten sind. Hiernach beträgt der verfügbare Ueberschuss 79 614 ℳ. Die finanzielle Lage der Gesellschaft ist mit Rücksicht darauf, dass sich die Verkehrsverhältnisse im Rechnungsjahre 1898/99 erfreulich weiter entwickelt haben, gut. Die Mehreinnahme gegen das Vorjahr hat 35 754 ℳ. betragen, der eine Mehrausgabe von nur 7 108 ℳ. gegenübersteht.

— Auf der Tagesordnung der zum 25. d.Mts. einberufenen Generalversammlung der **Dessau-Wörlitzer Eisenbahngesellschaft** steht dem „Berl. Act." zufolge u. a. auch ein Antrag auf Uebertragung des Bahnbetriebes von der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Wächter auf die Deutsche Eisenbahnbetriebsgesellschaft in Berlin.

— Nach dem Geschäftsbericht der **Königsberg-Cranzer Eisenbahn** für 1898/99 hat der Personen- und Gepäckverkehr eine Einnahme von 243 988 ℳ. (gegen 238 468 ℳ. im Vorjahre) erbracht, der Güter- und Viehverkehr weist eine Einnahme von 46 100 ℳ. (45 201 ℳ.) auf und mit den sonstigen Einnahmen von etwa 15 000 ℳ. ergibt sich eine Gesammteinnahme von 305 051 ℳ. (298 131 ℳ.). Die Betriebsausgaben stellten sich auf 149 118 ℳ. (135 844 ℳ.). Der Ueberschuss einschliesslich 8 873 ℳ. Vortrag aus 1897/98 beträgt 164 806 ℳ., von denen nach Ausstattung der verschiedenen Fonds usw. laut Generalversammlungsbeschluss vom 9. d. Mts. 8 % Dividende an die Aktionäre zur Vertheilung gelangen.

— Der Betriebsgewinn der **westfälischen Landesbahn** für 1898/99 beträgt 163 963 ℳ. (i. V. 116 527 ℳ.). Auf das erhöhte Aktienkapital gelangt eine Dividende von 5 1/5 % (5 4/5 %) zur Vertheilung.

— **Eisenbahnverhältnisse des Herzogthums Braunschweig.** Zeitungsmeldungen zufolge hat am 8. d. Mts. der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten eine Abordnung von Braunschweiger Herren empfangen, welche ihm eine die Braunschweiger Eisenbahnverhältnisse betreffende, von Braunschweiger Interessenten ausgearbeitete Denkschrift überreichte, in der ausführlich dargelegt wird, wie den Braunschweiger Eisenbahnverhältnissen in Zukunft besser Rechnung zu tragen sei. Der Minister unterhielt sich mit den einzelnen Herren der Abordnung aufs angelegentlichste und erkannte dem „Hann. Cour." zufolge ausdrücklich an, dass hinsichtlich der Braunschweiger Eisenbahnverhältnisse etwas geschehen müsse. Er versicherte auch, dass er die verschiedenen in der Denkschrift angeregten Fragen über Eisenbahnen, Umbau der Bahnhöfe, Herstellung von Anschlüssen usw. wohlwollend prüfen werde.

— **Verpachtung der Bahnhofswirthschaften.** Mit Bezug auf unsere in Nr. 67 S. 1119 d. Ztg. gebrachte, der „Augsb. Postztg." entnommene Nachricht über eine beabsichtigte Massenpetition der bayerischen Bahnhofswirthe und die daran geknüpften Bemerkungen, wird uns von der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen mitgetheilt, dass bei der letztes Mal im Jahre 1897 erfolgten Ueberprüfung der bei Vergebung der Eisenbahnrestaurationen zu beobachtenden leitenden Grundsätze keinesfalls fiskalische Erwägungen den Ausschlag gegeben haben. Nach denselben werden die Restaurationen nur an Bewerber vergeben, welche erwarten lassen, dass sie für die Führung derselben in jeder Hinsicht befähigt sind. Das Meistgebot, an welches die Verwaltung durchaus nicht gebunden ist, hat nur bei sonst erfüllter Bedingung in der Regel den Vorzug. Die Restaurationen werden immer auf einen bestimmten Zeitraum von in der Regel nicht unter vier und über zehn Jahren vergeben. Innerhalb dieser Grenzen sind die langen Pachtperioden für jene grossen Restaurationen zuzugestehen, welche die An-

schaffung eines besonders umfangreichen und werthvollen Inventars erheischen. Es ist also nicht richtig, dass in allen Fällen alle fünf Jahre eine neue Verpachtung erfolgt. Die bayerische Eisenbahnverwaltung hat keinen Anlass zu befürchten, dass durch das von ihr im Prinzip übrigens seit Jahren beobachtete Verfahren die Preiswürdigkeit der dem Personal und den Reisenden gebotenen Erfrischungen zu wünschen übrig lassen würde. Die Verwaltung würde berechtigten Bemängelungen in dieser Richtung mit aller Strenge entgegentreten, und eine etwa angezeigt erscheinende Minderung der Pachtsumme keineswegs scheuen, wie ihr jede Härte gegen die Pächter vollkommen fern liegt.

— Zum Bau einer **elektrischen Strassenbahn Loschwitz-Pillnitz-Pirna** wird gemeldet, dass die Aktiengesellschaft Elektrizitätswerke vormals O. L. Kummer in Niedersedlitz den Bau einer elektrischen Strassenbahn von Loschwitz nach Pillnitz spätestens bis zum Jahre 1902 ausführen und möglichst bald mit der Bauausführung beginnen wird.

— Nach dem Geschäftsberichte über den Betrieb der **Main-Neckar-Eisenbahn** einschliesslich der mitverwalteten hessischen Nebenbahnen Eberstadt-Pfungstadt, Bickenbach-Seeheim und Weinheim Fürth im Jahre 1898 sind Verkehr und Einnahme wiederum wesentlich gestiegen. Die Zahl der beförderten Personen betrug auf der Main-Neckar-Eisenbahn 5 156 273 gegen 4 828 100 im Vorjahre. Die Eil- und Frachtgüter umfassten 1 904 037 t (im Vorjahre 1 696 413 t), die Betriebseinnahmen bezifferten sich auf 9 137 592 (8 402 614) ℳ, davon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 4 129 279 ℳ und aus dem Güterverkehr 5 008 313 ℳ. Die Gesammteinnahmen betrugen 9 747 752 (9 006 573) ℳ, die Gesammtausgaben 6 516 882 (5 810 512) ℳ; der an die Staatskassen abgelieferte Ueberschuss stellt sich auf 3 213 507 (3 190 709) ℳ und auf das folgende Rechnungsjahr wurden übertragen 17 335 (5 351) ℳ. Die Verzinsung des Baukapitals beträgt 13,11 (13,02) %. — Bei den hessischen Nebenbahnen betrug die Zahl der beförderten Civil- und Militärpersonen 803 989 gegen 678 751 im Vorjahre, die Eil- und Frachtgüter, einschliesslich Expressgut, umfassten 162 633 (71 745) t. Die Betriebseinnahmen betrugen 257 607 ℳ gegen 234 228 ℳ im Vorjahre, davon aus dem Personen- und Gepäckverkehr 123 260 ℳ und aus dem Güterverkehr 134 346 ℳ. Die Gesammteinnahmen betrugen 263 892 (240 582) ℳ, die Gesammtausgaben 207 119 (189 964) ℳ. Der an die hessische Hauptstaatskasse abgelieferte Ueberschuss stellt sich auf 56 773 (50 618) ℳ, die Verzinsung des Baukapitals beträgt 2,29 % gegen 2,04 % in 1897.

— Die über den **Nord-Süd-Expresszug** in Nr. 66 S. 1107 d. Ztg. gebrachte Nachricht ist, wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird, insofern ungenau, als die Verhandlungen über die zum Winterfahrplan beabsichtigten Veränderungen noch nicht endgültig zum Abschluss gebracht sind. Voraussichtlich wird es nicht möglich sein, den Zug früher als 8 Uhr 15 Minuten in Berlin Anhalter Bahnhof anzubringen, so dass der Anschluss an den schon 8 Uhr 22 Minuten vom Schlesischen Bahnhof nach Petersburg abgehenden Nord-Expresszug nicht mehr erreicht wird. Die Ankunft des Nord-Süd-Expresszuges in Verona erfolgt nicht um 6 Uhr Früh, sondern erst 6 Uhr Abends.

— Das Amtsgericht II in Berlin hatte kürzlich die Frage zu entscheiden, ob der Vater eines minderjährigen Sohnes, wenn dieser bei **Benutzung der Eisenbahn ohne gültige Fahrkarte** betroffen worden ist, aus § 21 Abs. 2 der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands auf Zahlung des doppelten Preises der Fahrkarte oder des Betrages von 6 ℳ in Anspruch genommen werden kann. Der Eisenbahnfiskus hatte, wie aus der in den „Bl. f. Rechtspfl." gegebenen Sachdarstellung hervorgeht, im Klagewege den Vater eines minderjährigen Sohnes in einem solchen Falle in Anspruch genommen. In den Urtheilsgründen wird u. a. ausgeführt: Der § 21 Abs. 2 der Verkehrsordnung enthält nicht eine öffentlichrechtliche Strafbestimmung, sondern nichts weiter als eine privatrechtliche, allgemein verbindliche Festsetzung eines Theiles des Transportvertrages, der zwischen der Bahn und dem Reisenden durch die Thatsache der Lösung einer Fahrkarte und Benutzung der Bahn einerseits, und durch Gewährung der Benutzung andererseits zustande gekommen ist. Die Strafe des § 21 Abs. 2 ist daher lediglich eine privatrechtliche Vertragsstrafe. Damit der verklagte Vater auf eine solche Strafe in Anspruch genommen werden kann, müsste feststehen, dass zwischen ihm und dem Eisenbahnfiskus ein Vertrag zustande gekommen ist. Letzteres wäre, da der Vater bei dem fraglichen Vorfall nicht zugegen gewesen ist, nur in der Weise denkbar, dass man annimmt, er sei dabei durch seine Ehefrau oder andere Personen als Bevollmächtigte vertreten gewesen, welche für ihn und anstatt seiner den Vertrag mit dem Eisenbahnfiskus geschlossen haben. Eine solche Annahme erscheint jedoch nicht angängig. Wenn Eltern ihren Kindern in Ausübung ihrer elterlichen Dispositionsbefugniss erlauben, die Eisenbahn zu benutzen, so thun sie dies nicht in der Absicht, selbst in ein Vertragsverhältniss zur Bahn zu treten, sondern vielmehr nur in dem Sinne, dass sie in Ausübung ihrer Rechte als Eltern ihren Kindern so viel wirthschaftliche Selbständigkeit zutrauen, dass sie ihnen die Erlaubniss ertheilen, selbst auf eigene Rechnung die Bahn zu benutzen und den Vertrag mit der Bahn in eigenem Namen zu schliessen, ohne irgendwie zum Ausdruck zu bringen, dass sie dies im Auftrage oder mit Erlaubniss ihrer Eltern thun. Selbst wenn diese natürliche Erlaubniss einen Auftrag enthielte, für den Vater zu kontrahiren, würde dieser daraus nicht in Anspruch genommen werden können. Die Klage des Eisenbahnfiskus wurde hiernach abgewiesen und das Urtheil ist rechtskräftig geworden.

— Zur Schaffung eines **Erholungs- und Genesungsheimes für Eisenbahnbeamte** hatten am 9. d. Mts. der Deutsche Eisenbahnbeamtenverein, der Verein der Eisenbahnwagenwärter, der Verein der Eisenbahnweichensteller und Bahnwärter, der Verein der Bahnsteigschaffner und Portiers, der Verein der Gehilfen im mittleren Eisenbahndienst und der Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter eine grössere Festlichkeit in Berlin im Kistenmacher'schen Lokale, Hinter den Zelten, veranstaltet, die trotz der kühlen Witterung gut besucht war. Unter den Ehrengästen nahmen an der Feier theil von Seiten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten der Ministerialdirektor Wehrmann und der Geheimrath Niehaus, seitens der Eisenbahndirektion Berlin Präsident Kranold, Oberregierungsrath Fuhrmann, Oberbaurath Dr. zur Nieden und mehrere andere Herren und Damen. Das Fest wurde durch Konzert der Kapelle des Eisenbahnregimentes eingeleitet, worauf der Leiter der Feier, Eisenbahnsekretär Scharr, die Festrede hielt, in welcher er für die bisherige Unterstützung des Ministeriums für die gute Sache Dank aussprach und der Hoffnung Ausdruck gab, dass die Staatsregierung auch fernerhin sich dem Unternehmen wohlwollend zeigen möge. Redner schloss mit einem Hoch auf den Kaiser, dessen Büste unter Blattpflanzen prächtig erleuchtet wurde. Mit Konzert, einer Verloosung und Tanzvergnügen endete das Fest in früher Morgenstunde.

— **Personalnachrichten.** Der Spezialdirektor der Aachen-Mastrichter Eisenbahn, Martin Sommer, ist am 5. d. Mts. gestorben. Er hat ein Alter von 85 Jahren erreicht und seit Begründung der Gesellschaft bis zur letzten Stunde seines Lebens die Geschäfte der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft, welche bekanntlich jetzt nur noch im Bergwerksbetriebe thätig ist, mit bestem Erfolg geleitet.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Juli d. J.** Im genannten Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 15 597 772 Personen und 8 368 711 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 25 514 155 Gulden, d. i. für das Kilometer 1 383 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 13 253 435 Personen und 8 062 108 t Güter 25 102 180 fl., oder für das Kilometer 1 417 fl., daher ergibt sich für den Monat Juli d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,4 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 77 753 633 Personen und 55 598 235 t Güter, gegen 67 863 337 Personen und 53 017 163 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 157 250 155 fl., im Jahre 1898 auf 152 686 342 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres 18 317 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 17 533,6 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 8 585 fl., gegen 8 708 fl. im Jahre 1898, das ist um 123 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 14 717 fl., gegen 14 928 fl. im Vorjahre, das ist um 211 fl., mithin um 1,4 % ungünstiger.

Wird nach der Höhe der Einnahmenergebnisse der ersten sieben Monate d. J. das kilometrische Einnahmenergebniss für ein volles Jahr ermittelt, so liefert unter den Hauptbahnen die Aussig-Teplitzer Bahn (alte Linien) die höchste Einnahme mit 63 161 fl. für 1 km und die Eisenbahn Wien-Aspang die niedrigste Einnahme mit 10 320 fl., unter den Lokalbahnen die Neue Wiener Tramway die höchste Einnahme mit 20 589 fl., die Lokalbahn Mseno-Unter-Cetno die niedrigste Einnahme mit 550 fl. für 1 km.

Eine wesentliche Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten sieben Monaten d. J. ergibt

sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei nachstehenden Hauptbahnen:

| | |
|---|---|
| Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn | 14,8 % |
| Leoben-Vordernberger Eisenbahn | 11,9 „ |
| Eisenbahn Wien-Aspang | 7,4 „ |
| Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) | 6,1 „ |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 5,7 „ |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) | 4,9 „ |
| k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) | 2,8 „ |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2,2 „ |

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten sieben Monaten d. J. gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 ergibt sich insbesondere bei der:

| | |
|---|---|
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) | 1,5 % |
| österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) | 2,9 „ |
| Ostrau-Friedländer Eisenbahn | 4,0 „ |

— **Tarifermässigungen anlässlich der Pariser Weltausstellung.** Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den österreichisch-ungarischen und französischen Eisenbahnen ist über die Frachtbegünstigungen für den Transport der Ausstellungsgegenstände aus Oesterreich-Ungarn und weiter sowie aus Bosnien und der Hercegovina nach Paris Douane und Reuilly, Stationen der Ostbahn, dann nach Paris Nord (für Eilgut) und nach Paris La chapelle (für Frachtgut), Stationen der französischen Nordbahn, sowie für die Rückbeförderung der unverkauft oder unverloost gebliebenen Ausstellungsobjekte von Paris nach den ursprünglichen Aufgabestationen, ein Einverständniss erzielt worden. Nach der ab 15. September d. J. gültigen Zusammenstellung dieser Frachtbegünstigungen wird von den Lokaltarifen der österreichischen, ungarischen, bosnischen und hercegovinischen Eisenbahnen, dann von den direkten Tarifen zwischen diesen Bahnen, desgleichen von den in Betracht kommenden direkten Tarifen zwischen österreichischen, deutschen und schweizerischen Bahnen im allgemeinen eine 50 % im Kartirungswege zur Anwendung gelangende Ermässigung der Frachtsätze für die Hin- und Rückbeförderung gewährt. Die allgemeinen und Spezialtarife der französischen Ostbahnen und der französischen Nordbahn werden für die Hinbeförderung der Sendungen nach Paris um 25 %, für die Rückbeförderung von Paris um 75 % ermässigt. (Diese Frachtermässigungen beziehen sich nur auf die reinen Frachtsätze und nicht auf die tarifmässigen Nebengebühren, welche voll eingehoben werden.)

Im Falle der Anwendung der direkten Gütertarife des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes werden die ausserfranzösischen Schnitttarifsätze bei der Beförderung der Sendungen nach beiden Richtungen um 50 % ermässigt. Die Ermässigungen der französischen Schnitttarifsätze für Ausstellungsgüter sind in der Zusammenstellung der Frachtermässigungen besonders ausgerechnet, und zwar sind die Gebühren für die Rückbeförderung unter Zugrundelegung eines etwa 66 % Nachlasses von den Gebühren der Hinbeförderung berechnet.

Die Transportbedingungen für die Beförderung auf Grund der ermässigten Tarife sind die für Ausstellungsgegenstände üblichen. Die Belastung der Sendungen mit Nachnahmen ist unzulässig. Bei der Hinbeförderung sind die Sendungen frankirt, bei der Rückbeförderung unfrankirt aufzugeben; für die Rückbeförderung sind die Frachtermässigungen 6 Monate nach Schluss der Ausstellung gültig. Pretiosen und andere Kostbarkeiten, dann Kunstgegenstände wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten können im Verkehre mit Paris auf internationale Frachtbriefe nicht befördert werden. Dagegen ist die Verwendung solcher Frachtbriefe, und zwar: bei Sendungen von Pretiosen und anderen Kostbarkeiten nur als Eilgut, und bei Sendungen von Kunstgegenständen wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten als Eil- oder Frachtgut im österreichisch-ungarisch-schweizerischen und im süddeutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande zulässig. Derartige Sendungen sind daher an eine Mittelsperson in der deutsch-französischen oder schweizerisch-französischen Grenzstation — behufs Neuaufgabe — zu adressiren. Für den Transport von Pretiosen und anderen Kostbarkeiten sowie von Kunstgegenständen wird von den ausserfranzösischen Eisenbahnverwaltungen eine 50 % Ermässigung der zutreffenden Frachtsätze der Lokalgütertarife der österreichisch-ungarischen, bosnischen und hercegovinischen Eisenbahnen bezw. der zwischen diesen Eisenbahnen und den im Verkehr mit deutschen und schweizerischen Bahnen bestehenden direkten Gütertarifen gewährt. Von den französischen Verwaltungen wird bei Beförderung der genannten Güter als Eilgut für den Hinweg die volle Fracht gerechnet. Die Rückbeförderung erfolgt frachtfrei.

— **Die Augusteinnahmen der Privatbahnen** stellen sich nach den vorliegenden provisorischen Ausweisen wie folgt:

| | 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|
| | Gulden | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 416 958 | — 94 028 |
| Südbahn | 4 482 282 | + 70 951 |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2 450 381 | — 65 601 |
| österr. Nordwestbahn: | | |
| garantirte Linie | 1 080 431 | — 130 220 |
| Elbethalbahn | 761 632 | — 114 750 |
| süd-norddeutsche Verbindungsbahn | 373 516 | — 8 397 |
| Aussig-Teplitzer Bahn | 525 250 | + 8 332 |
| Buschtêhrader Bahn: | | |
| A-Linie | 353 317 | + 2 500 |
| B-Linie | 662 394 | + 17 000 |
| böhmische Nordbahn | 450 775 | + 3 047 |

Was die Gesammtergebnisse seit Jahresbeginn anbelangt, so weist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Mindereinnahme von 328 568 fl. und die garantirte Linie der Nordwestbahn eine solche von 289 275 fl. aus. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist die Mindereinnahme hauptsächlich auf den Wegfall der russischen Getreidetransporte zurückzuführen, welche im I. Halbjahre 1898 sehr bedeutend waren. Geringere Einnahmenausfälle ergeben sich seit Jahresbeginn bei der Elbethalbahn (— 69 180 fl.) und bei der Buschtêhrader Bahn A-Linie (— 18 573 fl.).

Eine ausserordentlich grosse Mehreinnahme (1 719 614 fl.) kommt der Südbahn zu statten. Bei der Staatseisenbahngesellschaft beträgt die Mehreinnahme 276 275 fl., bei der Buschtêhrader Bahn B-Linie 43 352 fl., bei der Aussig-Teplitzer Bahn 25 653 fl. und bei der böhmischen Nordbahn 9 081 fl. Die Bahnen treten nunmehr in den für sie wichtigsten Jahresabschnitt ein; für die Verkehrsergebnisse des Herbstes ist vor allem maassgebend, ob das Getreidegeschäft einen grösseren Umfang annehmen und ob die Zuckerrübe, deren Aussichten sich in letzterer Zeit gebessert haben, den Bahnen grössere Transporte zuführen wird.

— Mit Verordnung des Ministeriums des Innern vom 23. August d. J. wurden neue Bestimmungen über die **Eintheilung der unfallversicherungspflichtigen Betriebe in Gefahrenklassen**, sowie über die Feststellung der Gefahrenprozente für die einzelnen Gefahrenklassen getroffen. (Das Verhältniss, in welchem die einzelnen Betriebe hinsichtlich des Durchschnittsmaasses ihrer Unfallsgefahr zu einander stehen, wird in Prozenten des gefährlichsten Betriebes, welcher gleich 100 gesetzt wird, ausgedrückt. Diese Eintheilung ist insofern für die Beitragsleistung zu den Unfallversicherungsanstalten maassgebend, als der Beitragsatz für je ein Gefahrenprozent und 1 fl. des Arbeitsverdienstes der Versicherten bemessen wird.) Nachstehend seien die auf den Eisenbahnbahnbetrieb Bezug habenden Bestimmungen der neuen Eintheilung vorgeführt:

| | Gefahrenklasse | umfassend die Gefahrenprozentsätze | mittleres Gefahrenprozent |
|---|---|---|---|
| Gruppe II. (Transport und Waarenlager): | | | |
| Eisenbahnen mit Dampfkraft, die gesammten Betriebe derselben, einschliesslich der Hilfsbetriebe | VIII | 31—47 | (39) |
| Strassenbahnen mit Dampfbetrieb und thierischer Zugkraft | VII | 25—37 | (31) |
| Strassenbahnen mit elektrischem Betrieb | VI | 20—30 | (25) |
| Rollbahnen ohne elementare oder thierische Zugkraft | X | 48—70 | (59) |
| Seilbahnen | X | 48—70 | (59) |
| Gruppe XIV. (Bauten und Bauausführungen): | | | |
| Eisenbahnbau (ausschliesslich Tunnelbau) | VIII | wie oben | wie oben |
| Tunnelbau | X | „ „ | „ „ |

— **Maassnahmen anlässlich der Herbstmanöver in Kärnten und der Passeyer Landesfeier.** Infolge starker Inanspruchnahme der Linien Marburg-Franzensfeste und Innsbruck-Trient durch Truppentransporte anlässlich der grossen Herbstmanöver in Kärnten sowie der Passeyer Landesfeier in Tirol und der hierdurch bedingten Einschränkung des Güterzugverkehres auf den vorbezeichneten Linien wurde mit Genehmigung des Eisen-

bahnministeriums für die Zeit vom 18. bis 22. d. Mts. das Ruhen des Laufes der Lieferfrist für jene Civilfrachtgüter festgesetzt, deren Beförderung durch die auf den eingangs bezeichneten Linien eingetretene Einschränkung des Güterzugverkehres behindert ist. Ausserdem findet am 15. und 16. d. Mts. in der Station Völkermarkt-Kühnsdorf und vom 18. bis 22. d. Mts. in den Stationen Grafenstein und Klagenfurt eine Uebernahme von Frachtgütern nicht statt. Die Südbahn nimmt aus gleichem Anlasse in Aussicht, während der Zeit vom 16. bis 23. d. Mts. von dem ihr nach § 55 Abs. 2 des Betriebsreglements zustehenden Rechte, Güter nach Zulänglichkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu nehmen, Gebrauch zu machen. Diese Maassnahmen finden auf Eilgüter, Lebensmittel und lebende Thiere keine Anwendung.

— **Sonntagsruhe im Güterverkehre.** Infolge der ausserordentlichen Steigerung, welche im Güterverkehre eingetreten ist, hat sich nunmehr auch die Staatseisenbahnverwaltung bemüssigt gesehen, seit 20. August die Einschränkung des Güterverkehres an Sonn- und Feiertagen ausser Kraft zu setzen.

— Am 4. d. Mts. wurde in Wien der **IV. internationale Kongress für Binnenschifffahrt** eröffnet, an welchem zahlreiche Vertreter aus Oesterreich-Ungarn und Wien theilnahmen. Die Reihe der Vorträge eröffnete Dr. Dorn (Wien). Er sprach „Ueber die Konkurrenz des Binnenwasserweges gegen den Seeweg nach hergestellter Kanalverbindung der Donau mit dem deutschen Wasserstrassennetze". Im Laufe seines Vortrages nahm Redner Gelegenheit, von den Schifffahrttaxen am Eisernen Thore zu sprechen. Er gab dabei der Hoffnung Ausdruck, dass die ungarische Regierung die Wirkung der Tarife beim Eisernen Thore auf die Entwickelung der Schifffahrt aufmerksam verfolgen werde, und wenn sie sehen sollte, dass sie der Schifffahrt schädlich sind, die Tarife auf ein solches Maass herabsetzen werde, welches der Schifffahrt keinen Schaden bereitet. Auf diese letzteren Bemerkungen erwiderte ein Vertreter des ungarischen Handelsministeriums, er glaube, ohne den Entschlüssen der Regierung vorzugreifen, erklären zu können, dass die ungarische Regierung die angeregte Frage unter besonderer Berücksichtigung der Interessen der Schiffahrt und des Verkehres zum Gegenstande ihres unausgesetzten Studiums machen, die Wirkung des Tarifes auf die Gestaltung des Verkehres mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgen und kraft des ihr ausschliesslich zukommenden Verfügungsrechtes gegenüber der angeregten Frage je nach den festzustellenden Ergebnissen Stellung nehmen werde. Die Erklärung wurde von der Versammlung beifällig aufgenommen.

— **Neubesetzung der Lehrkanzel für Elektrotechnik an der technischen Hochschule in Wien.** Zum ordentlichen Professor für diese Lehrkanzel wurde der Oberingenieur der Firma Siemens & Halske in Wien, Herr Karl Hohenegg, unter Verleihung des Titels eines Oberbaurathes ernannt. Die Berufung Hohenegg's auf die Lehrkanzel für Elektrotechnik an der ersten technischen Hochschule Oesterreichs muss mit um so grösserer Genugthuung begrüsst werden, als Hohenegg anerkannt ein hervorragender Fachmann auf dem Gebiete der elektrischen Bahnen ist, und es von hohem Werth für die Entwickelung dieser in Oesterreich sein muss, wenn Hohenegg die Heranbildung von Technikern für den Bau und Betrieb elektrischer Bahnen übernimmt.

## Vereinsausland.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Wie bereits in Nr. 69 S. 1146 d. Ztg. gemeldet, hat der Ministerrath am letzten Sonntag die Beschaffung von 111 Lokomotiven, 4 Automobilwagen, 458 Personen-, 56 Gepäck- und 3050 Güterwagen im ungefähren Werth von 43 000 000 L. beschlossen. Zu dieser Erhöhung des rollenden Materials treten demnächst schon jene 112 Lokomotiven und 1050 Güterwagen, die bereits in Auftrag gegeben wurden. Die gesammten Bestellungen geschehen für den sich als dringend nothwendig herausgestellten Bedarf der Mittelmeer- und Südbahn. Zu den eben erwähnten 43 000 000 L. liefert, gemäss den Betriebsverträgen vom Jahre 1885, der dritte Rücklagefonds und die Kasse für Erhaltung des Besitzstandes 10 000 000 L.; die restlichen 33 000 000 Lire dagegen schiessen beide Gesellschaften gegen 4 % Zinsen der Regierung vor. Der Schwerpunkt des betreffenden Abkommens ist darin zu suchen, dass erstere sich dieselben nicht durch eine Anleihe beschaffen, dass sie vielmehr aus jenen Ueberschüssen bestritten werden, welche die anfänglich vorgesehenen Mindesterträgnisse übersteigen und daher nicht im Verhältniss von 62,5 zu 37,5 %, sondern von 56 zu 44 % zwischen beiden Kontrahenten getheilt werden. Mit anderen Worten, es werden von jenen Mehreinnahmen vor ihrer Abrechnung zunächst die geleisteten Vorschüsse in Abzug gebracht, dergestalt, dass der Staat nicht den gesammten Betrag für die gemachten Materialanschaffungen zu verzinsen hat, sondern nur jene 56 %, die den Gesellschaften zustehen. Auf diese Weise ermässigt sich seine Zinsvergütung auf $2^7/_8$ % und darin liegt der grosse Vortheil, welchen ihm der beregte Vertrag gewährt.

— **Die Londoner Distriktbahn** scheint die Nutzlosigkeit des Tarifkrieges mit den Omnibusgesellschaften eingesehen zu haben und für die Zukunft auf diese Art der Befehdung verzichten zu wollen. Der Wettbewerb zwischen den Omnibusgesellschaften hat wiederholt verhängnissvolle Herabsetzungen der Fahrpreise auf all ihren Linien zwischen Fulham und der City zur Folge gehabt, und es wird mit jedem Jahr augenscheinlicher, dass die Zukunft der Distriktgesellschaft in der Erweiterung ihrer Stammlinie nach Westen und Osten liegt. So hat sie denn auch einen erfreulichen Schritt zur Wahrung ihrer Interessen in diesem Sinne gethan, indem sie Verträge für den Bau einer Linie nach Whitechapel und Bow abgeschlossen hat. Die Arbeiten dürften bald in Angriff genommen werden. Ferner soll ein Uebereinkommen bezüglich der Ealing- und Harrowlinie und ein anderes mit den Metropolitan- und Harrow-Uxbridgegesellschaften zustande gekommen sein, aus dem sich beide Theile grossen Nutzen versprechen, und das sie als den Anfang weiterer Abmachungen betreffs anderer Theile der beiderseitigen Linien ansehen. Ausserdem beabsichtigen die beiden Gesellschaften, die Distrikt und die Metropolitan, nächstens eine Reihe eingehender Versuche mit elektrischem Betriebe für ihre Untergrundstrecken zu beginnen. Die Anzahl der im verflossenen Halbjahre auf der Distriktbahn beförderten Reisenden betrug 20 671 000, d. i. 300 000 weniger als im voraufgegangenen Halbjahre; die Einnahmen sind um 78 901 ℳ. zurückgegangen, die Betriebskosten um 22 098 ℳ. gestiegen; die Reineinnahme wies einen Rückgang um 101 000 ℳ. auf.

— In dem „Engineering Magazine" für September behandelt Mr. Charles Rous Marten die Frage der **Verwendung amerikanischer Lokomotiven auf britischen Bahnen.** Die Midland und Great Northern Bahnen hatten bekanntlich eine Reihe von Lokomotiven in Amerika bestellt, weil die britischen Firmen, wie in der letzten Zeit bei derartigen Angeboten die Regel, in der Lieferfrist bedenklich hinter ihren Wettbewerbern zurückblieben und geradezu erklärten, die Lokomotiven zur gewünschten Zeit nicht stellen zu können. Mr. Johnson, der technische Leiter der genannten Bahnverwaltung, erklärte Herrn Rous Marten, sobald alle amerikanischen Lokomotiven eingetroffen seien, würde man sie zum Vergleich mit einer gleichen Anzahl englischer Lokomotiven in Dienst stellen und nach längerer Versuchszeit die Ergebnisse einem gewissenhaften Vergleich unterziehen. Mr. Ivatt, der Direktor der Lokomotivabtheilung der grossen Nordbahn, äusserte sich dahin, dass diese Probe von grösstem Interesse sowohl für die amerikanischen als die englischen Maschinenindustriellen sein werde. Die neue Lage bedeute, dass hinfort amerikanische Maschinenbauer als Wettbewerber mit britischen auf dem Felde erscheinen würden, um solche Lokomotiven zu liefern, wie sie die britische Industrie nicht herstellen könne. Es sei ja thatsächlich bewiesen, fügt Mr. Rous hinzu, dass die amerikanische Industrie in gewissen Fällen viel schneller und auch billiger liefern könne, als die englischen Firmen bisher zu thun vermocht hätten. Wenn sich nun also noch herausstellen sollte, dass die amerikanischen Lokomotiven ebenso viel zu leisten imstande seien wie die englischen, so würden die Gesellschaften naturgemäss erstere vorziehen. Rücksichtlich der Güte erklärte Mr. Jvatt jetzt schon: „Ich habe die Maschinen genau untersucht, und ich kann an ihnen keinen wichtigen Theil entdecken, der bei richtiger Instandhaltung nicht ebenso dauerhaft sein sollte wie der betreffende an den englischen Maschinen."

— **Bagdad-Eisenbahn.** Nach Meldungen, die der „Voss. Zeitung" aus Konstantinopel zugehen, und die durch eine Meldung der „Times" bestätigt werden, soll nunmehr eine Einigung zwischen den sich um die Konzession zum Bau der Bahn bewerbenden deutschen und englischen Syndikaten bevorstehen. Der deutschen Gruppe hat sich bekanntlich vor einiger Zeit ein für denselben Zweck gebildetes französisches Syndikat angeschlossen. Der den Gruppen unterbreitete und in Erwägung gezogene Vorschlag zur Einigung hat folgende Grundlage: die Deutschen erwerben die Konzession und bleiben mit 42 % an dem Unternehmen betheiligt, während die Engländer mit 38 % und die französische Gruppe mit 20 % betheiligt wird. Mr. Rechnitzer, der Repräsentant des englischen Syndikates, ist vor einigen Tagen in Konstantinopel eingetroffen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 23,023 km lange Lokalbahn Körmend-Németujvar, welche am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3467 vom 5. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Abänderung der technischen Vereinbarungen (Bestimmungen über die an den Uebergängen der Personenwagen anzubringenden Schutzvorrichtungen) (abgesandt am 11. September d. J.).

Nr. 3485 vom 6. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 11. September d. J.).

Nr. 3493 vom 6. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Abänderung des Artikels 15 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 11. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der schmalspurigen Bahnlinie Radebeul Radeburg, zwischen den Verkehrsstellen Lössnitzgrund und Dippelsdorf, errichtete neue Haltepunkt für Personen- und Gepäckverkehr

Buchholz-Friedewald

eröffnet.

Die auf dem neuen Haltepunkte verkehrenden Personenzüge werden in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Winterfahrplan für 1899/1900 mit aufgenommen.

Der Fahrkartenverkauf und der Gepäckdienst wird vom Zugführer mitbesorgt werden.

Die Personen- und Gepäcktarife, sowie der Fahrplan werden mit dem sonst Erforderlichen auf dem Haltepunkte Buchholz-Friedewald und auf den Verkehrsstellen der Radebeul-Radeburger Bahnlinie durch Anschläge bekannt gemacht.

Dresden, den 11. September 1899. (2421)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 2. Aenderung von Stationsnamen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Mit Genehmigung des königlichen Finanzministeriums wird der Stationsname Alt- und Neugersdorf ab 1. Oktober d. J. in

Neugersdorf

abgeändert.

Dresden, den 9. September 1899. (2422)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. September d. J. wird der an der Bahnstrecke Tingleff-Tondern zwischen den Stationen Tingleff und Bülderup-Bau belegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Stückgutverkehr eingerichtete Haltepunkt Terkelsbüll auch für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Von dem Eröffnungstage ab wird daher Terkelsbüll in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 6. September 1899. (2423)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.**

Am 1. Oktober d. J. wird die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende, zwischen den Stationen Darmstadt Hptbhf. und Messel gelegene Station Kranichstein auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern eröffnet.

Vom Eröffnungstage ab treten für die genannte Station direkte Frachtsätze mit Stationen der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Bis zum Erscheinen von Tarifnachträgen erfolgt die Frachtberechnung auf Grund der um 5 km erhöhten Entfernungen von Darmstadt Hptbhf., oder zu den um 6 km erhöhten Entfernungen von Messel, je nachdem sich über die eine oder die andere dieser beiden Stationen die niedrigsten Gesammtentfernungen ergeben.

Mainz, den 6. September 1899. (2424)
Königl. preuss. und grossh. hess.
Eisenbahndirektion.

## 4. Verkehrsstörungen.

**Sächsische Staatseisenbahnen.**

Auf der Schmalspurlinie Wilkau-Karlsfeld ist infolge Hochwassers der Verkehr zwischen den Stationen Kirchberg und Bärenwalde auf ungefähr 5 Tage vom 8. September 1899 ab gesperrt.

Dresden, den 9. September 1899. (2425)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 5. Güterverkehr.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnengüter- etc. Verkehr der Nachtrag VII in Kraft. Abzüge davon können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält u. a. Entfernungen für die an der Neubaustrecke Königsbrück-Schwepnitz gelegene Verkehrsstelle Schwepnitz, sowie eine Aenderung der Stationsbezeichnungen für Alt- und Neugersdorf, Berthelsdorf b. Brand und Königsbrück in Neugersdorf, Berthelsdorf i. Erzgeb. und Königsbrück, Bahnhof.

Dresden, am 11. September 1899. (2426)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher und ostmitteldeutscher Güterverkehr.**

Am 15. September d. J. wird die Station Muskau als Versandstation in die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Halle a/Saale, 6. September 1899. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-west-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Station Graz der k. k. priv. Südbahngesellschaft in den Klassengut-tarif des Verbandes einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den Endbahnen zu erfragen.

Altona, den 13. September 1899. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.**

Zum 15. September 1899 wird die Station Heidenheim der württembergischen Staatsbahnen mit direkten Sätzen in den Ausnahmetarif Nr. 9 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen und Küsten etc. Stationen aufgenommen.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 7. September 1899. (2429)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Englisch-deutsche Eisenbahnverbände.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IV zum Theil I des Verbandsgütertarifs für die englisch-deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Dezember 1893 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und zwar der Paragraphen 18 (Fahrzeuge) und 31 (Deckenmiethe).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 6. September 1899. (2430)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Mit Wirkung vom 15. September d. J. ab tritt ein Ausnahmesatz für Steine des Spezialtarifs III zwischen Mittelgründau und Mannheim badische Bahn von 0,38 ℳ für 100 kg in Kraft.

Frankfurt a/M., den 5. Sept. 1899. (2431)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff (Ausnahmetarif VII des deutsch-russischen Gütertarifs, Theil III A) werden neben den deutsch-russischen Schnittfrachten folgende Zuschläge berechnet:

a) im Ausfuhrverkehr nach Eydtkuhnen usw.

| | |
|---|---|
| nach Eydtkuhnen transit | 0,05 |
| „ Prostken „ | 0,05 |
| „ Illowo „ | 0,31 |
| „ Thorn „ | 0,02 |

Mark für 100 kg.

Die Zuschläge werden im Verkehr nach Eydtkuhnen an die Schnittfrachten bis Wirballen, nach Prostken an die Schnittfrachten bis Grajewo und im Verkehre nach Illowo und Thorn an die Schnittfrachten bis Alexandrowo angestossen;

b) im deutsch-Alexandrowoer Grenztarif, Heft 2:

nach Alexandrowo transit 0,06
Mark für 100 kg.

Bromberg, den 5. September 1899. (2432)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Westdeutsch - österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 20. September d. J. treten im Tarif Theil II, Heft 5 folgende Frachtsätze der Stückgutklassen I und II in Kraft:

| Zwischen G r a z (Südb.) und | Stückgutklassen I | II |
|---|---|---|
| | Pfennig für 100 kg | |
| Bielefeld (königliche Eisenbahndirektion Hannover) | 941 | 878 |
| Hannover (Nordbahnhof) und Hainholz (königliche Eisenbahndirektion Hannover) . . . . . . . . . | 925 | 862 |
| Hannover (Südbahnhof) (königliche Eisenbahndirektion Hannover) . . | 927 | 864 |

Breslau, den 8. September 1899. (2433)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgütertarif.**

Zum 20. September 1899 wird die Station B i b l i s h e i m der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 16 für Mineralölrückstände aufgenommen.

Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 8. September 1899. (2434)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.**

Am 1. Oktober 1899 gelangt Nachtrag IV zum Gütertarif Theil II, Heft C (Gemeinschaftliches Heft), vom 1. Januar 1894 zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der Nachträge I, II und III enthält.

München, den 8. September 1899. (2435)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.**

Mit Gültigkeit vom 20. September d. J. werden die auf den Seiten 400/1 für die Verkehrsbeziehungen Petersdorf-Ullersdorf-Gera (Reuss), S. u. Pr. Stb., Leipzig (bayer. u. Dresd. Bhf.), Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau S. u. Pr. Stb., Zeitz S. u. Pr. Stb., Leipzig (Berl., Eilenburg., Magdeburg., Thür. Bhf.) und Leipzig-Eutritzsch aufgeführten Frachtsätze für Holz der Abtheilung a ermässigt und zwar bei Gera (Reuss) S. u. Pr. Stb. um 27 ₰, bei allen anderen Stationen um je 20 ₰ für 100 kg.

Dresden, den 9. September 1899. (2436)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.**

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird in der Güterklassifikation im Theile I B des Verbandsgütertarifs der Artikel „Maiskuchenmehl" in den Ausnahmetarif 4 und der Artikel „Malztreber, getrocknete" in den Spezialtarif III versetzt.

Köln, den 7. September 1899. (2437)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft 1.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Station D o n r a t h des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif No. 68 für Chamottesteine einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Abfertigungsstelle Donrath und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 7. September 1899. (2438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober d. J. ab werden die Frachtsätze für Rüben und Schnitze, auch gedörrte und getrocknete, im direkten Verkehr zwischen Station Barth (Bez. Stettin) und den Stationen der Kleinbahn Velgast-Tribsees (Ausnahmetarif 16 des Tarifheftes 1) aufgehoben. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 10. September 1899. (2439)
Königliche Eisenbahndirektion
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Englisch-deutsche Eisenbahnverbände.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IV zum Theil I des Verbandsgütertarifs für die englisch-deutschen Eisenbahnverbände vom 1. Dezember 1893 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und zwar der Paragraphen 18 (Fahrzeuge) und 31 (Deckenmiethe).

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 6. September 1899. (2440)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Preussisch-bayerischer Verkehr.**

T a r i f f ü r d i e B e f ö r d e r u n g v o n l e b e n d e n T h i e r e n v o m 1. A p r i l 1897.

Am 15. d. Mts. treten im Verkehr zwischen den Stationen Baldenburg, Hammerstein und Tempelburg einerseits und Fürth Staatsbhf. und Nürnberg Centralbhf. andererseits direkte Frachtsätze für die Beförderung von Grossvieh (ausschl. Pferden) und Kleinvieh in Wagenladungen, letzteres auch in mehrbödigen Wagen, in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Erfurt, den 6. September 1899. (2441)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Die Station P e t e r s h a u s e n in Baden wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. mit einem Frachtsatz ab Mannheim in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Eisen und Stahl usw.) des badischen Gütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 6. September 1899. (2442)
Grossh. Generaldirektion.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von S t e i n k o h l e n usw. Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz vom 1. Februar 1898 ist mit Gültigkeit vom 15. September l. J. der III. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Mülhausen Nord, sowie für einige schweizerische Stationen und kann von unserm Gütertarifbüreau, sowie von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. September 1899. (2443)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

**Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.**

E i n f ü h r u n g d e s N a c h t r a g e s IV z u m T a r i f t h e i l II, H e f t 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 tritt zu dem im oben bezeichneten Eisenbahnverbande bestehenden, vom 1. Januar 1896 gültigen Tariftheil II, Heft 1 (gemeinschaftliches Heft) der Nachtrag IV in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung und Ergänzung der sonstigen besonderen Bestimmungen für den Verkehr mit Ungarn, die Einbeziehung von Stationen in den Kilometerzeiger, sowie sonstige Aenderungen und Berichtigungen.

Abdrücke des Nachtrages IV sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 2. September 1899. (2444)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für G e t r e i d e etc. (Ausn.-Tar. Nr. 1) u. zw.:

a) nach dem zwischen Wallwitzhafen und Hamburg gelegenen Verkehrsgebiet,

b) nach Hamburg

treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz | | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|---|
| von Himberg . . . | a) | 159 ₰ |
| | b) | 154 „ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag | | |
| von Himberg . . . | a) | 154 ₰ |
| | b) | 149 „ |
| Nach Dresden-Elbkai | | |
| von Himberg . . . | a) | 195 ₰ *) |
| | b) | 190 „ *) |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche für a) 10 ₰ pro 100 kg und für b) bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

*) Im Verkehr mit Dresden-Elbkai er-

mässigen sich obige Frachtsätze für Kleie und Oelkuchen um 14 ₰ pro 100 kg.

Wien, am 8. September 1899. (2445)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Trient (Trento) nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von Mineralwasser in beliebiger Verpackung die nachstehenden Frachtsätze berechnet:

| Von | nach | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Paris Douane | | Paris La Villette und Reuilly | |
| | bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens | | | |
| | 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 |
| | Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen | | | |
| | Francs Gold für 1 000 kg | | | |
| Trient (Trento), Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft | 74,10 | 62,90 | 74,05 | 62,85 |

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung A, und der Tarifvorschriften, enthalten im Tarif Theil I, Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 5. September 1899. (2446)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarif, Theil II, Heft 1, 2 und 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 gelangt zum Lokalgütertarif pro 1899, Theil II, Heft 1, 2 und 3, je ein Nachtrag VII zur Einführung.

Die Nachträge VII zu Heft 1 und 2 enthalten:

1. Aenderungen bezw. Ergänzungen und
2. Berichtigungen.

Der Nachtrag VII zu Heft 3 enthält:

1. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahnen „Fehring-Fürstenfeld, Fürstenfeld-Hartberg und Gleisdorf-Weiz“, welche aus dem 2. Abschnitte in den 1. Abschnitt übertragen werden; gültig vom 1. Oktober 1899 und, insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. November 1899. Hierdurch treten die gleichnamigen Tarife im 2. Abschnitte ausser Wirksamkeit.
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 40 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 1. September 1899. (2447)

**Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.**

Anwendung der Frachtsätze für Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 erhält die mittelst Nachtrages I zum Tarife vom 1. Januar 1897 für den obenbezeichneten Verkehr (Seite 4, 2. Absatz von oben) eingeführte Ergänzungsbestimmung folgenden Wortlaut:

„Falls jedoch die Vorlage der letzteren nicht möglich sein sollte, finden die Frachtsätze nur dann Anwendung, wenn die ausländische Provenienz der Sendungen durch die von den Bahnorganen in Bregenz, Buchs, St. Margrethen und Lindau, bezw. in Brody, Husiatyn, Nadbrzezie, Nowosielitza, Podwoloczyska, Granica oder Szczakowa vorzunehmende Vergleichung der Zollbegleitscheine mit den Frachtbriefen konstatirt wird.“

Wien, am 6. September 1899. (2448)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Verdingungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von

16 300 Stück Schwellen aus Tannen- oder Kiefernholz für Stuhlschienenoberbau.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Stuhlschwellen“ versehen bis längstens

Freitag, den 22. d. Mts., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote beginnt.

Bedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist 7 Tage.

Karlsruhe, den 6. Sept. 1899. (2449)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

I. Besen, Bürsten, Pinsel und Seilerwaaren, als: Werg, Hanf, Schnüre und Spitzstränge;
II. Gewebe und Posamentirwaaren, als: wollener und halbleinener Vorhangstoff, Teppich-, Futterzeug, Segeltuch, rohe Leinwand, Packleinwand, Schläuche und Apparatdecken, Dochte, Schnur, Borden, Nähfaden, Schmierpolster und Wiechengarn;
III. Glas- und Thonwaaren, darunter Oelbehälter, Laternengläser, Glas-Tafeln, -Trichter, -Becher, Batterie-, Einsatzgläser, Isolatoren, Häfen und Krüge;
IV. Chemikalien und Farben, als: Bittersalz, Kupfervitriol, Soda, Kampfer, Sublimat, Salmiak, Salzsäure, Spiritus, Ocker, Kienruss, Umbra, Englischroth, Eisenmennige, Gold-Bronze und feines;
V. Holz- und Lederwaaren, Mineralien, Pech, Theer und Harze, als: Rechen, Stiele, Reisigbesen, Pfriemenbauschen, Häute, Felle, Riemen, Bimssteine, Kreide, Graphit, Pechfackeln, Pechkränze, Kolophonium, Harz und Theer;
VI. Papier und Verschiedenes, als: Fliess- und Packpapier, Pappendeckel, Baumwollfadenreste, alte Leinwand, Schwämme, Schmirgelleinen, Glaspapier, Salband, Rosshaar, Stärke, Gummi, Zimmermannsbleie, Stopfbüchsenpackung, Filz, Korkstopfen mit Glasröhrchen und Drahtbürsten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 19. September 1899“ versehen spätestens

Dienstag, den 19. September 1899, Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Musterstücke liegen in unserem Versteigerungslokal auf. Eine Zusendung der Musterstücke findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 26. August 1899. (2450)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von Befestigungstheilen aus Holz und aus Eisen für Stuhlschienenoberbau und zwar:

62 400 Stück Keile aus Eichenholz von verschiedener Anordnung,
65 000 „ Stuhlnägel aus Eichenholz,
65 000 „ Stuhlnägel aus Schweisseisen,
2 600 „ Keile aus Eisen.

Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Freitag, den 29. September d. J., Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welchem Zeitpunkte die Eröffnung der Angebote beginnt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 7. September 1899. (2451)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

## 7. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf alter Wagen bezw. Wagenuntergestelle.**

Die in den Hauptwerkstätten Breslau oberschlesischer Bahnhof, Breslau Freiburger Bahnhof und Lauban stehenden ausgemusterten 3 Stück Personen- und 37 Stück Güterwagen bezw. Wagenuntergestelle sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 28. September d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst verkauft werden.

Angebotsbogen, welche am 28. September d. J., Vorm. 11 Uhr, in unserem Besitze sein müssen, nebst Verkaufsbedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar von unserem techn. Büreau hierselbst, Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs, Zimmer 18 bezogen werden.

Breslau, den 4. September 1899. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 71. 16. September 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Versuche mit einer rauchlosen Lokomotivfeuerung

### auf der Cincinati, Neworleans und Texas-Pacific-Eisenbahn.

Seit geraumer Zeit beschäftigt sich diese Bahn damit, das Auswerfen schwarzen Rauches aus den Maschinen und die dadurch verursachte Belästigung der Reisenden zu beseitigen. Die Versuche haben nach der „Railroad Gazette“ neuerdings so günstige Resultate ergeben, dass die Gesellschaft sich entschlossen hat, sämmtliche Personenzuglokomotiven mit der neuen Feuerung auszurüsten, die selbst bei stark beanspruchten Maschinen in der Bergfahrt von jenem Uebelstande nichts mehr bemerken lässt. Die Feuerbuchse ist mit einer Art Feuerbrücke in Gestalt einer ebenen schrägen Decke aus feuerfesten Steinen versehen, die unten von der Siederohrwand der Feuerbuchse ausgeht und von der man beim Oeffnen der Feuerthür die Unterseite sieht. Die Decke ruht auf vier aufsteigenden Eisenstäben. Die Feuergase ziehen also nach der Feuerthür zu in die Höhe und an der Decke der Feuerbuchse, über den Rand der Steindecke hinweg, nach den Siederohren ab. An jeder Seite der Feuerbuchse befinden sich in gleicher Höhe und in gleichen Abständen vier Stück etwa 30 cm über dem Rost angebrachte 5 cm weite Löcher, deren jedes ein Sharp'sches Patentrohr enthält, durch das der Feuerung frische Aussenluft zugeführt wird. Vier andere Rohre durchziehen schräg aufsteigend die Steindecke, ebenfalls zu dem Zweck, Aussenluft in den Feuerraum zu führen. Diese Rohre stehen durch die hintere Siederohrwand unterhalb des Kessels mit der Aussenluft in Verbindung und münden am oberen Rande der Steindecke in den Strom der darüber wegziehenden Feuergase. Die stark erhitzte Luft mischt sich mit den Feuergasen, die nun vollständig verbrennen. Hierbei ist allerdings Voraussetzung, dass die Feuerung selbst seitens des Maschinenpersonals genau nach Vorschrift behandelt und ausschliesslich gesiebte Steinkohle bester Sorte verwendet wird. Ein sehr einfaches und wirksames Verfahren, zu kontroliren, ob das Maschinenpersonal die Vorschriften auch streng innehält, besteht darin, dass den Stations- und Streckenbeamten - vom Stationsvorsteher abwärts bis zum Weichensteller — aufgegeben wird, jeden Fall, in dem eine Lokomotive schwarzen Rauch auswirft, zur Anzeige zu bringen. Zu dem Zweck werden besondere Meldeformulare verabfolgt, in die die Wahrnehmungen einzutragen sind. Die Formulare gehen dann an die Direktion, die sofort eine eingehende Untersuchung anstellt. Ist die Ursache auf minderwerthiges Brennmaterial zurückzuführen, so wird sofort für Beschaffung besserer Kohle gesorgt; Nachlässigkeiten des Maschinenpersonals werden sofort auf dem Disziplinarwege geahndet.

Die Vorschriften für das Maschinenpersonal besagen folgendes:

Die Kohlen haben einen grossen Gehalt an Kohlenwasserstoffen, die wenige Sekunden nach Einführung der Kohle in die Feuerbuchse ausgeschieden werden. Der widerwärtige schwarze Rauch rührt von unverbrannten Kohlenwasserstoffen her. Wird diesen jedoch eine genügende Menge frischer Luft zugemischt, so wird die Verbrennung eine vollständige und die Rauchbildung ist gänzlich ausgeschlossen. Indem nun die Feuerbuchsen der Personenzuglokomotiven mit feuerfester Ziegelverdachung versehen werden, in die Rohre eingebaut sind, durch welche Aussenluft den unverbrannten Gasen zugeführt wird, ist die vollständige Verbrennung gesichert. Entgegen der früheren Methode, 6—8 Schaufeln Kohle auf einmal aufzufüllen, darf allemal nur eine Schaufel Kohle in die Feuerung geworfen werden; die Feuerthür muss sodann während einiger Sekunden 8—5 cm breit geöffnet bleiben, damit die jetzt plötzlich aus den Kohlen herausgetriebenen Gase die zu ihrer vollkommenen Verbrennung erforderliche Luft zugeführt erhalten. Die Thür darf jedoch nicht länger offen bleiben, als hierfür erforderlich ist. Die Heizer müssen lernen, mit einem möglichst leichten Feuer zu arbeiten. Es muss sehr darauf Bedacht genommen werden, dass am Sicherheitsventil kein Dampf unnütz verloren geht, weder während der Fahrt, noch

während des Haltens. Vor jeder Abfahrt muss das Blasrohr eingestellt und soviel Kohle aufgefüllt werden, dass ein gutes und solides Feuer gewonnen wird. Ist die Kohle eingeworfen, so muss wieder die Thür etwas geöffnet bleiben, bis die Gase verzehrt sind; alsdann wird sie wieder geschlossen. Vor der Einfahrt in einen Tunnel muss soviel Kohle aufgeschüttet werden, dass ein Nachfüllen im Tunnel nicht nöthig wird. Die Feuerthür ist während der Durchfahrt geschlossen zu halten. Der Maschinenführer hat den Zufluss des Kesselspeisewassers so zu regeln, dass der Heizer in der Lage bleibt, die Maschine regelmässig und sparsam zu befeuern. Am besten wird dem Kessel Wasser ununterbrochen zugeführt. Die Heizer müssen aufpassen, wie der Lokomotivführer den Injektor bedient und wie die Maschine beansprucht wird, und demgemäss das Feuer reguliren. Bei Anwendung des Blasrohres muss die Thür stets geschlossen bleiben, besonders, wenn die Roste geschüttelt werden, da das Blasrohr bereits genügend Aussenluft in die Feuerung treten lässt. Nur, wenn sich die Maschine auf der Haltestelle befindet, darf auch beim Gebrauch des Blasrohres die Thür offen sein. Befindet sich die Maschine auf einem Nebengleis, so müssen beide Dampfzulässe geschlossen sein, um an Feuerung zu sparen. Die Roste sollen nur bei unbedingter Nothwendigkeit geschüttelt werden, da ein zu häufiges Schütteln einen Brennstoffverlust zur Folge hat, indem unverzehrte Kohle in den Aschenkasten fällt, wo sie sich entzündet und den Kasten ins Glühen bringt und verzieht. Eine Prüfung des Aschenkastens soll auf jeder Haltestelle vorgenommen werden; unter keinen Umständen ist es zulässig, denselben sich übermässig anfüllen zu lassen. Die Kohle ist vor dem Verfeuern anzufeuchten, da auf diese Weise ein grösserer Nutzeffekt erzielt wird.

Diese Vorschriften sollen allezeit, sowohl bei Tage als bei Nacht, auf allen Personenzuglokomotiven aufs Strengste befolgt werden. Heizer, die sich durch genaue Befolgung der Vorschriften sowie durch sparsamen Brennmaterialverbrauch auszeichnen, werden für die Beförderung zu Lokomotivführern in erster Linie in Betracht gezogen.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Wiederum hat die deutsche Eisenbahnwelt einen schweren Verlust erlitten. Die Tageszeitungen haben überall gemeldet, dass der seit dem 1. Juli d. J. in den Ruhestand getretene Präsident der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, **Wirkliche Geheime Rath Excellenz Mebes** am 11. d. Mts. in Strassburg sanft entschlafen ist. Auch die Hauptzüge seines Lebensganges sind überall mitgetheilt. Seitdem die Reichslande dem Deutschen Reiche zurückgewonnen sind, ist Mebes' Name mit der Geschichte ihrer Entwickelung, ihrer allmählichen friedlichen Wiedergewinnung für Deutschland aufs Innigste verknüpft. Wie die Eisenbahnen als Verkehrsstrassen ihrer Natur nach in erster Linie zur Ueberwindung der Grenzen und Gegensätze, zum friedlichen Austausch und Ausgleich beitragen, so war jedenfalls eines der wichtigsten Werkzeuge zur Aussöhnung der Bevölkerung der Reichslande mit den neuen Verhältnissen der Besitz des elsass-lothringischen Eisenbahnnetzes, das mit dem Frankfurter Friedensschlusse von der französischen Ostbahn an das Deutsche Reich überging. Die Handhabung dieses mächtigen Werkzeuges lag von Anfang an in der tüchtigen, geschickten und liebenswürdigen Hand des nun Dahingeschiedenen. Länger als ein Vierteljahrhundert hat er an dieser Stelle gestanden, immer unermüdlich an der namentlich im ersten Jahrzehnt riesenhaften und unendlich schwierigen Aufgabe arbeitend, immer milde und versöhnlich in der Form und in seinem innersten Wesen, und doch kraftvoll und zielbewusst auf dem rechten Wege in den oft höchst verwickelten Verhältnissen vorgehend. Seine Stellung an der Spitze einer zahlreichen Beamtenschaft, die namentlich in den unteren Schichten aus theilweise unzufriedenen Elsass-Lothringern bestand, im übrigen aber aus den Angehörigen aller deutscher Länder zusammengesetzt war, die sich in den neuen Verhältnissen erst zurechtfinden mussten, war besonders schwierig. Aber für solche Aufgaben war Mebes der rechte Mann, ein vortrefflicher Vorgesetzter, der die Herzen für sich zu gewinnen wusste. Ein besonders glücklicher Zug seines Wesens war ein nie versiegender Humor, durch den er Missmuthige zu erheitern, Gedrückte zu ermuntern wusste. Mit ihm ist einer der tüchtigsten und verdientesten Vorkämpfer für das Deutschthum in den Reichslanden dahingegangen! Namens der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen widmet der derzeitige Präsident derselben dem Verstorbenen im Anzeigentheil dieser Nummer einen warmempfundenen Nachruf, in dem seine Verdienste um das Eisenbahnwesen der Reichslande besonders hervorgehoben werden.

— Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten **Nachweisung** der auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Juli d. J. vorgekommenen **Betriebsunfälle** waren zu verzeichnen:

| | | davon bei Personenzügen |
|---|---|---|
| Entgleisungen auf freier Bahn | 8 | 4 |
| in Stationen | 21 | 4 |
| Zusammenstösse auf freier Bahn | 2 | — |
| in Stationen | 15 | 4 |
| sonstige Vorkommnisse | 172 | — |
| zusammen | 218 | 12 |

Die Betriebslänge betrug 41 134 km, an Zugkilometern wurden geleistet 34 362 068, so dass je ein Unfall auf 189 km Betriebslänge oder auf 157 624 Zugkm entfällt.

Bei den Unfällen wurden:

| | getödtet | verletzt |
|---|---|---|
| Reisende | 2 | 12 |
| Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienst | 36 | 84 |
| Post-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamte usw. im Dienst | — | 2 |
| fremde Personen, einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Beamten und Arbeiter, aber ausschliesslich der Selbstmörder | 30 | 30 |
| zusammen | 68 | 128 |

— **Mittellandkanal.** Der Centrumsabgeordnete Graf Strachwitz beginnt in der „Schles. Volksztg." eine Reihe von Artikeln zu Gunsten der Kanalvorlage. Er sagt u. a.:

Niemals würde ich für eine Vorlage eintreten, von welcher ich eine Schädigung der deutschen Landwirthschaft für wahrscheinlich halten müsste. Nach und nach aber habe ich mich überzeugen müssen, dass eine Schädigung der Landwirthschaft, und gar für die östlichen Landestheile, nicht nachzuweisen ist. Die Zufuhr der ausländischen Produkte wird nach wie vor auf den grossen Strömen direkter und somit billiger nach Deutschland hinein erfolgen, als auf dem Wege des Mittellandkanals, während umgekehrt der Kanal es den Produkten des Ostens erleichtern wird, die Konsumplätze des industriellen Westens zu erreichen, also dort die ausländischen Produkte zu verdrängen. Eine stärkere Entziehung von Arbeitskräften durch den Kanalbau als durch die sonst erforderlichen Eisenbahnbauten halte ich für ausgeschlossen, halte vielmehr eine Bestimmung: „zu Kanalbauten ausländische Arbeiter und Maschinen zu verwenden" für leichter durchführbar, als deren Anwendung auf Eisenbahnbauten. Ob schliesslich nach Fertigstellung des Kanals, also nach etwa 12 Jahren, die Industrie in den betreffenden Landestheilen sich stärker entwickeln und mehr Arbeitskräfte verbrauchen wird, das ist eine Frage, die nur theoretisch zu beantworten ist, die ebenso gut bejaht als verneint werden kann, die meines Erachtens aber von ganz anderen Umständen abhängen wird als vom Kanal. . . . So sehr ich bestrebt gewesen bin, nachweisbare Nachtheile für die Landwirthschaft herauszufinden, welche der Kanalbau zur Folge haben müsste — es ist mir nicht möglich gewesen, solche in nennenswerthem Maasse festzustellen, welche vor der eigenen Kritik Stand halten konnten. Ich komme nun zum zweiten Hauptpunkt, nämlich „der Gefähr-

dung der schlesischen Montanindustrie". Ueber die Haltung der beiden schlesischen Centrumsabgeordneten in der Kanalkommission, des Herrn Abg. Letocha und des Unterzeichneten, in dieser Frage geben die Kommissionsberichte deutlich Zeugniss. Wir haben uns bemüht, sowohl die Regierung als die Parteien davon zu überzeugen, dass die Vorlage ohne Kompensationen für Schlesien unannehmbar sei, und haben die Genugthuung gehabt, diesen unseren Standpunkt als gerechtfertigten anerkannt zu sehen. Die Regierung hat eine feierliche Staatsministerialerklärung abgegeben, welche durch das Wort Sr. Majestät des Königs sanktionirt worden ist und darin gipfelt, „dass jede durch den Kanal eintretende Schädigung der schlesischen Montanindustrie durch zweckdienliche Maassregeln ausgeglichen werden würde". Mein Antrag bezweckte, ungefähr das im Gesetz festzulegen, was die königliche Proklamation verhiess und was aus den Kreisen der oberschlesischen Montanindustriellen gewünscht wurde. Der Antrag wurde von der Regierung und vom Plenum des Hauses angenommen. Nachdem in dritter Lesung die Regierungsvorlage mit meinem Antrage als neuem **§ 7** von der national-liberalen Partei als deren Antrag wiederum eingebracht worden, war es einfach eine logische Folgerung für mich, dass ich für diesen Antrag stimmte. In einem zweiten Artikel will ich versuchen, die Gründe zu würdigen, welche nach der positiven Richtung hin doch auch für die Annahme einer Vorlage zur Erbauung eines Rhein-Elbekanals sprechen, und darlegen, wie nach meiner Ansicht diese Vorlage gestaltet sein muss.

(„Nat.-Ztg.")

— **Verkehrsunterbrechungen infolge Hochwassers.** Die starken und anhaltenden Niederschläge der letzten Tage haben auch den Eisenbahnen wieder Hochwassergefahr gebracht. Aus verschiedenen Theilen des Reiches wurden durch den Telegraph bereits Ueberschwemmungen gemeldet, die nicht nur die regelmässige Abwickelung des Verkehres auf einzelnen Eisenbahnstrecken behinderten, sondern sogar Opfer an Menschenleben forderten. So wurde unterm 14. d. Mts. aus München gemeldet, dass der Eisenbahnverkehr zwischen Freilassing, Reichenhall und Berchtesgaden sowie mit Kufstein unterbrochen sei und die Nord-Süd-Expresszüge nur bis München, die Kufsteiner Schnellzüge nur bis Rosenheim verkehren; ferner dass der Orientexpresszug nur bis Salzburg geführt wird. Auch ein Eisenbahnunfall hat sich infolge des Hochwassers ereignet. In der Nacht vom 13. zum 14. d. Mts. wurde infolge eines Wehrbruches der Isen der Damm vor der Fluthbrücke bei Kilometer 65,9 zwischen Mühldorf und Rohrbach (Strecke Mühldorf-Neumarkt a/Rott-Landshut) unterspült. Der Zug Nr. 977 ist an dieser Stelle abgestürzt. Er steht ungefähr 3 m tief im Wasser. Das Zugpersonal mit Ausnahme des Wagenwärters, welcher angab, dass sich keine Reisenden im Zuge befanden, ist verunglückt. Es sind sechs in Rosenheim stationirte Beamte. Auch in Norddeutschland sind Verkehrsunterbrechungen eingetreten. Die Riesengebirgsbahn Erdmannsdorf - Krummhübel stellte am 13. d. Mts. Vormittags den Verkehr wegen Unterspülung der Lomnitzbrücke ein, nahm ihn aber am Nachmittag desselben Tages wieder auf. Im Laufe des 14. d. Mts. wird auch die Sperrung der Strecke Bad Hermsdorf - Löwenberg durch Dammrutsch infolge Hochwassers gemeldet. Der Personenverkehr kann hier jedoch durch Umsteigen, der Güterverkehr durch Umleitung aufrecht erhalten werden. Im sächsischen Erzgebirge ist seit 13. d. Mts. die Strecke Aue-Adorf zwischen Schönheider Hammer und Wilzschhaus gesperrt. Auch hier wird der Güterverkehr durch Umleitung, der Personenverkehr durch Umsteigen ermöglicht. Weitere Störungen werden nach Schluss d. Bl. gemeldet.

— **Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn.** Der Betrieb dieser Bahn ist bis zum 31. März 1902 an die Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin mit der Maassgabe übertragen, dass diese Gesellschaft als Ersatz für die von ihr zu bestreitenden sämmtlichen Betriebs- und Verwaltungskosten 60 % der Betriebseinnahme erhält und gleichzeitig den Inhabern der Stammaktien Lit. A der Gesellschaft gegenüber die unbedingte Garantie dafür gewährt, dass auf diese Aktien für die Zeit bis zum 31. März 1902 eine Jahresdividende von mindestens 4 % entfällt. Der hiernach der Bahn verbleibende Antheil von 40 % der Betriebseinnahmen beziffert sich im Geschäftsjahre 1898/99 auf 48 515 ℳ. Der nach Abzug der Verwaltungskosten usw. verbleibende Reingewinn beträgt 23 808 ℳ (gegen 9 477 ℳ im Vorjahre). Gesetzlicher Vorschrift entsprechend sind aus diesem 5 % = 1 190 ℳ dem ordentlichen Reservefonds zuzuführen, der Rest von 22 617 ℳ würde als Dividende auf die Stammaktien Lit. A zu vertheilen sein. Da die von der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft garantirte Dividende jedoch den Betrag von 59 000 ℳ erfordert, so bleiben von der genannten Gesellschaft 36 382 ℳ zuzuschiessen. Lassen die Einnahmeziffern immerhin erkennen, dass der Verkehr in erfreulicher Entwickelung begriffen ist, so sind sie dennoch bisher nicht in dem Maasse gestiegen, wie bei Erwägung der Grundlagen für das Unternehmen angenommen wurde. Der Grund ist in erster Linie darin zu finden, dass die seitens der Betriebsgesellschaft unausgesetzt angestrebte Ausdehnung der bereits bestehenden direkten Tarife und die Ueberweisung der für die Bahn vorgesehenen Durchgangstransporte auch im abgelaufenen Berichtsjahre sich noch nicht haben erreichen lassen. Die Vereinigte Eisenbahnbaugesellschaft hat aus dem Bau der Bahn noch Ansprüche erhoben; mit dieser Gesellschaft wurde ein Vergleich geschlossen, nach welchem sie an Stelle aller ihr aus dem Bau- und Betriebsvertrage hergeleiteten Ansprüche 100 000 ℳ zahlbar am 31. März 1902 erhält. Die am 25. September stattfindende Generalversammlung hat diesen Vertrag noch zu genehmigen.

— Die **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn** hat nach dem soeben erschienenen Geschäftsbericht im Jahre 1898/99 aus dem Personenverkehr 58 907 ℳ, aus dem Güterverkehr 93 391 ℳ, aus sonstigen Quellen 6 462 ℳ, zusammen 158 760 ℳ vereinnahmt. Die Betriebsausgaben betrugen 70 357 ℳ, so dass ein Ueberschuss von 88 403 ℳ verbleibt, von welchem nach Abstattung von 4 197 ℳ Rücklagen und 11 522 ℳ Eisenbahnsteuer 72 683 ℳ zur Verfügung des Magistrats von Perleberg bleiben.

— Am 12. und 13. d. Mts. fand in Elberfeld die Generalversammlung des **Vereins deutscher Strassenbahn- und Kleinbahnverwaltungen** statt. Den Verhandlungen wohnten, dem „Berl. Act." zufolge, ein Vertreter der Regierung, Vertreter der Städte Elberfeld und Barmen sowie der Eisenbahndirektionspräsident Dieck-Elberfeld bei. Der Verein zählt zur Zeit 93 Verwaltungen mit 129 Bahnen. Die eingegangenen Berichte über die Unfälle zeigen, dass die Gefahren des elektrischen Betriebes keineswegs den Umfang haben, der ihnen im allgemeinen beigemessen wird, und dass namentlich, soweit Erwachsene in Betracht kommen, die Unglücksfälle mit der Gewöhnung an den elektrischen Betrieb erheblich zurückgehen. Den ersten der Vorträge hielt Direktor H. Géron-Köln über die neuen Oberbausysteme der elektrischen Strassenbahnen im Innern der Städte. Oberingenieur Oudendijk-Elberfeld besprach die Werthlosigkeit der vom Reichspostamt geforderten Schutzleisten, trat dagegen warm für die Schmelzsicherungen ein. Weiterhin besprach er das geplante neue Telegraphenwegegesetz, zu dem die Abänderungsvorschläge des Verbandes deutscher Elektrotechniker und einige weitere Abänderungsvorschläge angenommen wurden. Auch wurde beschlossen, bezüglich dieses Gesetzes mit der Vereinigung von Elektrizitätswerken in Verbindung zu treten. Interesse begegneten die Vorführungen des Dr. Goldschmidt-Essen a. d. R. über sein neues Schienenschweissverfahren mittelst Wärmegemisches. Zum Schluss berichtete Oberingenieur Petersen-Nürnberg über die Schwebebahn Vohwinkel-Barmen, deren Bau einer Besichtigung unterzogen wurde. Die nächste Versammlung soll in Wiesbaden stattfinden.

— Zu der auch von uns in Nr. 43 S. 1120 d. Ztg. erwähnten Mittheilung über den **Wettbewerb einer amerikanischen Lokomotivfabrik** bei der am 25. August stattgehabten Verdingung von Lokomotiven für die sächsischen Staatseisenbahnen lässt jetzt die Verwaltung der letzteren folgende Mittheilung veröffentlichen: „Durch verschiedene Zeitungen ging in den letzten Tagen die Mittheilung, dass die sächsische Staatseisenbahnverwaltung an eine amerikanische Lokomotivfabrik die Lieferung von Lokomotiven vergeben habe. An dieser Mittheilung ist kein wahres Wort. Bei der letzten, von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung veranstalteten Ausschreibung hat sich wohl eine amerikanische Fabrik betheiligt, aber sie hat nicht einmal die billigsten Preise gefordert. Es konnte danach die Vergebung der Lieferung fraglicher Lokomotiven an das Ausland überhaupt nicht in Frage kommen." Wir haben bereits bei Erwähnung der Mittheilung Zweifel ausgesprochen, dass der amerikanischen Fabrik der Zuschlag ertheilt werden dürfte.

In der gleichen Sache bringt das „Chemn. Tagebl." noch die folgende interessante Mittheilung: Die in Frage kommende Lokomotivfabrik „Baldwin" in Philadelphia hat im Widerspruch mit dem klaren und unzweifelhaften Wortlaut der Ausschreibungsbedingungen den auf die Lokomotiven eventuell zu zahlenden Eingangszoll nicht mitberücksichtigt, sondern erst nachträglich, nachdem die eingegangenen Offerten veröffentlicht waren, an die Staatsbahnverwaltung die Mittheilung gelangen lassen, dass der hierauf entfallende Betrag dem Offertpreis noch zuzuschlagen sei. Hiermit dürfte sich der von der amerikanischen Firma geforderte Preis um etwa 4 000 ℳ für die Lokomotive erhöhen, so dass thatsächlich mehrere der von deutschen Lokomotivfabriken abgegebenen Offerten niedriger sind als der von den Amerikanern geforderte Preis, selbst wenn man von dem ganz ausnahmsweise niedrigen Angebot absieht, welches von einer deutschen Fabrik, die gegenwärtig überhaupt noch keine Lokomotivfabrik ist, abgegeben wurde, um in das Geschäft zu kommen. Damit zerrinnt der ganze schöne Reklamecoup der Amerikaner in nichts, ebenso aber auch der etwas voreilige Jubel, der von englischen Blättern über diese neueste Niederlage der deutschen „Industrie" angestimmt wurde. Zu bedauern

bleibt trotzdem, dass deutsche Zeitungen der „smarten“ ausländischen Konkurrenz immer den Gefallen thun, auf solche Räubergeschichten hineinzufallen und damit, wenn auch unbewusst, den soliden deutschen Markt zu schädigen. . . .“

— **Begriff des Eisenbahnbetriebes im Sinne der Unfallversicherung.** Nach Nr. 9 der „Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts“ ist eine Rekursentscheidung ergangen, wonach das Verbot einer Eisenbahnverwaltung an die Eisenbahnbediensteten, das Eisenbahngelände an gewissen Punkten und auf gewissen Wegen nicht zu betreten, um eine den Betrieb abgrenzende Bedeutung zu haben, wirksam und nachhaltig durchgeführt werden muss. Eine Handlung oder eine Verrichtung, die objektiv nicht dem Betriebe dient, auch von der Betriebsverwaltung ausdrücklich untersagt ist, ist nicht dem Betriebe zuzurechnen, sofern sich der versicherte Arbeiter klar bewusst sein musste, dass er durch sein verbotswidriges Verhalten die Grenzen des Betriebes überschreite; ein solches Verbot muss aber, um als Ausschliessungsgrund für einen Entschädigungsanspruch zu gelten, streng und wirksam durchgeführt, und seine Uebertretung nach Möglichkeit durch äussere Einrichtungen hintangehalten worden sein, dergestalt, dass sich die Arbeiter der Bedeutung und der Tragweite des Verbotes unausgesetzt bewusst geblieben sind.

— **Berliner Verkehr.** Die Grosse Berliner Strassenbahn hat im Jahre 1898 13 300 000 Personen mehr befördert als im Vorjahre, nämlich 172 000 000 Personen in 1898 gegen 158 700 000 in 1897, die Berlin-Charlottenburger Strassenbahn weist ein Mehr von 2 335 561 Personen auf, hier stehen 7 954 439 Personen in 1897 10 290 000 im Jahre 1898 gegenüber. Auch die Neue Berliner Pferdebahn hat ein Mehr von 1 975 000 Personen zu verzeichnen, indem hier gegenüber 22 775 000 Personen in 1897 24 750 000 im Jahre 1898 befördert sind. Stadt- und Ringbahn-Verkehr (einschliesslich Station Grunewald) zeigen eine Steigerung von 4 044 726 Personen (91 791 640 Personen in 1898 gegen 87 746 914 in 1897), die elektrische Strassenbahn von Siemens & Halske beförderte in 1898 5 900 112 Personen gegen 4 737 054 in 1897, also 1 163 058 mehr. Die Westliche Berliner Vorortbahn (bis 30. September 1898 Dampfstrassenbahn) hat ein Mehr von 244 031 Personen zu verzeichnen, indem sie in 1898 4 045 712 Personen gegen 3 801 681 in 1897 beförderte. Die Omnibuslinien haben zusammen 9 546 759 Personen mehr befördert, nämlich 53 817 422 Personen gegen 44 270 663 in 1897. Hiervon entfallen auf die „Allgemeine Berliner Omnibusaktiengesellschaft“ 26 612 298 in 1898 gegen 24 920 324 in 1897 (mehr 1 691 974), auf die „Neue Berliner Omnibusgesellschaft“ 24 040 634 gegen 17 406 311 (mehr 6 634 323), „Berliner Spediteurverein“ (bis 4. April 1898 Omnibusgesellschaft „Reform“) 1 908 386 gegen 855 900 (mehr 1 052 486), auf die „Omnibuskompagnie Berlin“ 1 012 642 gegen 882 150 (mehr 130 432), auf die „Berliner Omnibusgesellschaft“ 201 883 gegen 205 978 (weniger 4 095), endlich auf die erst seit 31. Oktober 1898 bestehende „Berliner Nachtomnibuslinie“ 41 579 Personen. Es sind also von allen Verkehrslinien zusammen 362 594 886 gegen 329 985 751 Personen in 1897 befördert worden, also 32 609 135 mehr, oder im Tagesdurchschnitt 993 410, d. h. 89 340 Personen täglich mehr als 1897.

---

## Oesterreich-Ungarn.

Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Verleihung der Konzession für die schmalspurige **Lokalbahn Bregenz-Bezau** (Bregenzer Waldbahn). Die projektirte Bahn führt von der Station Bregenz der Staatsbahnlinie Innsbruck-Bregenz über Andelsbuch nach Bezau. Für die konzessionirte Eisenbahn wird vom Staate für die Zeit von der Betriebseröffnung bis zum Ablaufe des 76. Jahres der Konzessionsdauer die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses im Höchstbetrage von 89 000 fl. behufs der Sicherstellung der 4 % Verzinsung nebst der Tilgungsquote des zum Zwecke der Geldbeschaffung aufzunehmenden, binnen obiger Frist zu tilgenden Prioritätsanlehens im Nennbetrage von höchstens 2 094 000 fl. gewährt.

— **Zillerthalbahn.** Wiederholt (vgl. u. a. Nr. 50 S. 883 d. Ztg.) wurde von den verschiedenen Wandlungen Mittheilung gemacht, welche das Projekt einer Lokalbahn durch das Zillerthal durchgemacht hat und welche es erklären, dass dieses Projekt bisher in kein entscheidendes Stadium treten konnte. Nunmehr hat sich in dieser Beziehung insofern eine Aenderung in günstigem Sinne ergeben, als die Interessenten den endgültigen Entschluss gefasst haben, die Bahn, welche auf dem linken Ufer nach Jenbach geführt werden soll, schmalspurig herzustellen und bis auf weiteres für den Dampfbetrieb einzurichten. Was die finanzielle Sicherstellung anbelangt, so ist diese gleichfalls in ein günstigeres Verhältniss getreten, da, abgesehen von den vom Lande und Staate bewilligten Beiträgen von zusammen 250 000 fl. durch Uebernahme von Stammaktien, weitere 300 000 fl. auf Stammaktien von den Interessenten eingezahlt worden sind und überdies auch auf das mit 550 000 fl. veranschlagte Vorzugskapital der Betrag von 220 000 fl., das ist rund 40 %, theils eingezahlt, theils gezeichnet wurde.

— **Lokalbahnbewegung in Böhmen.** Wie seinerzeit gemeldet wurde (vgl. Nr. 59 S. 1012 d. Ztg.), hat im Juli im Eisenbahnministerium eine Konferenz mit dem Eisenbahnreferenten des böhmischen Landesausschusses stattgefunden, in welcher eine Erörterung über die in Böhmen auf einer mehr oder weniger vorgerückten Stufe der Erwägung stehenden Lokalbahnprojekte gepflogen wurde. Hierbei wurden in erster Linie jene Projekte, welche in der letzten Tagung des böhmischen Landtages den Gegenstand der Beschlussfassung gebildet hatten, der Besprechung unterzogen. Seit dieser Konferenz sind weitere Verhandlungen und Erhebungen behufs Klarstellung der wichtigen Vorfragen gepflogen worden, deren Abschluss binnen kurzem zu gewärtigen ist. In der im Laufe des Herbstes zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Eisenbahnreferenten des böhmischen Landesausschusses in Aussicht genommenen Konferenz wird das Lokalbahnprogramm für das Jahr 1900 zur Vereinbarung gelangen. Dasselbe dürfte nach dem Stande der Dinge nicht allzu umfangreich sein.

— **Lokalbahnprojekt Przeworsk-Bachorz.** Der galizische Landtag hat in seiner letzten Tagung den Bau einer Lokalbahn von Przeworsk nach Bachorz, erforderlichenfalls mit einer Abzweigung nach Dynow, beschlossen. Seither hat der galizische Landesausschuss dieses als vollspurig gedachte Projekt weiter verfolgt. Wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, ist nun die Regierung geneigt, das Projekt als schmalspurige Lokalbahn zu konzessioniren. In diesem Falle wäre unter Umständen eine Aenderung der Bestimmungen über die Beschaffung der Geldmittel erforderlich. Die Kosten dieses Projektes sind derzeit mit rund 2 600 000 fl. veranschlagt, von denen der Staat und die Interessenten zusammen 900 000 fl. beitragen würden. Es ist zu hoffen, dass diese Angelegenheit und die hierauf bezüglichen Verhandlungen bis zum Schlusse des Jahres ein endgültiges und befriedigendes Ergebniss zeitigen werden.

— **Verlängerung der Kremsthalbahn.** Wie jüngst gemeldet wurde (vergl. Nr. 66 S. 1108 d. Ztg.), sind die Arbeiten zur Festsetzung der Linie für eine Verlängerung der Kremsthalbahn über Windischgarsten und den Pyhrnpass von Beamten der Staatseisenbahnverwaltung in Angriff genommen worden. Diese Arbeiten sind im vollen Gange und dürften im Laufe des Herbstes zur Beendigung gelangen, so dass im Winter an die Fertigstellung des Projektes geschritten werden könnte. In Betreff des Anschlusses der in Rede stehenden Verlängerung kommen zwei Alternativen in Betracht; nach der einen würde der Anschluss in Selzthal, nach der anderen hingegen in Lietzen erfolgen.

— **Stand der Eisenbahnbauten im Juli 1899.** Ende Juni verblieben 274,9 km Hauptbahnen und 669,8 km Lokal- und Kleinbahnen im Baue. Im Monat Juli hat sich im Stande der im Baue befindlichen Hauptbahnen keine Veränderung ergeben. Von den im Juni im Baue gestandenen Lokal- und Kleinbahnen sind durch Eröffnung der Lokalbahn Laibach-Oberlaibach (11,7 km), dann der Lokalbahn Brandeis a. d. Elbe-Neratowitz (15,4 km) und der Lokalbahn Rakonitz-Mlatz (37,3 km), zusammen 64,4 km Lokalbahnen abgefallen, andererseits durch den Baubeginn der Lokalbahn Neuhof-Weseritz (24,4 km) und der Triester elektrischen Kleinbahnen (16.4 km) 40,8 km neue Bahnen zugewachsen, so dass Ende Juli 646,2 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung verblieben.

— **Wagenlieferungen für den Luxuszug Berlin-Bukarest.** Vor einigen Tagen hat in Bukarest, wie man von dort schreibt, die Offertverhandlung für die Lieferung der neuen Wagen für den Luxuszug Berlin-Bukarest stattgefunden. An derselben haben sich auch mehrere österreichisch-ungarische Wagenfabriken betheiligt. Die österreichischen Firmen waren nicht Bestbieter und dürften daher auch die Lieferung nicht zugesprochen erhalten. Es waren Offerten für fünf Wagen I., fünf Wagen II. und sechs Wagen I. und II. Klasse zu stellen. Zwischen den Angeboten der verschiedenen Firmen bestanden grosse Unterschiede. Für einen Wagen I. Klasse lautete das Mindestangebot auf 95 000 Frcs., das höchste Angebot auf 131 500 Frcs., für einen Wagen II. Klasse das Mindestangebot auf 90 000 Frcs., das höchste Angebot auf 130 700 Frcs., für die gemischten Wagen betrug das Mindestangebot 92 000 Frcs., das höchste Angebot 131 000 Frcs.

— **Selbstfahrer für den Eisenbahnbetrieb.** Wie jüngst mitgetheilt wurde (vgl. Nr. 64 S. 1081 d. Ztg.), beschäftigt sich die

Nesselsdorfer Wagenfabrik auf Anregung des Eisenbahnministeriums mit dem Bau von Selbstfahrern für die Personenbeförderung auf Eisenbahnlinien mit schwachem Verkehr. Dem Vernehmen nach lässt auch die jüngst neuerrichtete Oesterreichische Danubia-Motoren-Kommanditgesellschaft Bierenz, Fischer & Comp., welche die Fischer'sche Maschinenfabrik in Wiener-Neustadt käuflich erworben hat, Studien über die beste Bauart von Selbstfahrern für Eisenbahnen anstellen. Dem Unternehmen ist seitens des Eisenbahnministeriums die thunlichste Förderung zugesichert worden.

— Bei den österreichischen Staatsbahnen und der österreichischen Südbahn werden **Versuche mit der Verwendung von Acetylen zur Wagenbeleuchtung** gemacht. Die Einrichtung rührt von der Oesterreichischen Karbid- und Karboräthergesellschaft Gurovits & Cie. her. Durch ein neues Verfahren dieser Gesellschaft ist es gelungen, die Russbildung, welche das Haupthinderniss der Einführung des neuen Lichtes zur Wagenbeleuchtung war, dadurch zu verhindern, dass bei der Erzeugung des Acetylens ein oxydirendes Gas in der geringen Menge von 1 $\frac{0}{0}$ mitentwickelt wird. Das derart veränderte Gas, Karboräther genannt, verbrannte ohne zu russen, weil der sich ausscheidende Kohlenstoff sofort durch das mitgeführte oxydirende Gas verbrannt wird. Da durch Versuche festgestellt worden, dass es unthunlich ist, reines Acetylen in verdichtetem Zustande ähnlich wie Fettgas zu verwenden, so führt die genannte Gesellschaft einen Entwickelungsapparat im Wagen mit, in dem das Gas während der Fahrt erzeugt wird. Ausserdem verwendet die genannte Gesellschaft einen Druckregulator, durch den die Druckschwankungen im Gaserzeuger ausgeglichen und die Spannungen des Gases derart vermindert werden, dass das Gas den Flammen immer unter gleichmässigem Drucke zugeführt wird. Bei den zahlreichen Probefahrten, welche mit einer derartigen Acetylenbeleuchtungsanlage bei den österreichischen Staatsbahnen sowie auch bei der Südbahn unternommen wurden, hat sich ergeben, dass die Flammen schön und ruhig brennen, auch durch Windstösse nicht ausgelöscht werden. Die Vorrichtung, welche durch einfache Drehung einer Schraube in Betrieb gesetzt wird, benöthigt während der Fahrt keinerlei Wartung und funktionirt sehr verlässlich. Die Entleerung und Füllung geht so einfach vor sich, dass ein gewöhnlicher Lampist nach kurzer Einschulung den Apparat bedienen kann. Dabei bietet die neue Beleuchtungseinrichtung für den Betrieb den grossen Vortheil, dass das Gewicht derselben weitaus geringer als jenes einer Fettgasanlage ist, und ergibt sich auch, was die Kosten anbelangt, ein namhaftes Ersparniss gegenüber der Oelgasbeleuchtung.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat Juli d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

| Hauptbahnen | im Juli 1899 fl. | gegen 1898 fl. |
|---|---|---|
| Ungarische Staatsbahnen . . . . | 7 389 000 | — 179 093 |
| Südbahn (ungarische Linien) . . . . | 629 866 | + 26 870 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . . | 61 060 | + 5 110 |
| Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie) | 499 434 | — 7 902 |
| Mohács-Fünfkirchener E. . . . . . | 49 658 | — 7 894 |
| Fünfkirchen-Bárcser E. . . . . . . | 45 800 | — 107 |
| Hauptbahnen zusammen | 8 674 818 | — 163 016 |
| Lokalbahnen „ | 1 328 217 | + 79 850 |
| insgesammt | 10 003 035 | — 83 166 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat Juli 9 170,9 (1898 9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 699,0 (1898 6 903,9) km, zusammen somit 16 869,9 (1898 16 070,7) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 799,2 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 65 917 070 (+ 2 095 374) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 1 527 436 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 567 938 fl. (bei einem Längenzuwachs von 795,1 km).

— **Feldbahnen.** In Szegedin wurde vor kurzem eine landwirthschaftliche Ausstellung eröffnet, auf welcher u. a. die Firma Roessemann & Kühnemann die seit länger als einem Jahrzehnt in Ungarn mit Erfolg eingebürgerten schmalspurigen Feld- und Industriebahnen ausgestellt hat. Unter den ausgestellten Gegenständen befinden sich auch Feldbahnen mit elektrischem Betrieb, die mittelst Dynamo getrieben werden. Die Betriebskraft wird durch Dampf- und Gasmotoren oder Turbinen geliefert und kann daher leicht auf jeder grösseren Besitzung eingerichtet werden. Der Vortheil dieser Bahnen ist, dass sie gleich den bisher in Betrieb stehenden Feldbahnen ebenfalls tragbar sind und die Schienen sowie die Leitungsträger nach jeder beliebigen Stelle verlegt werden können. Die Bahnen werden durch kleine elektrische Lokomotiven, die mit Spannung von 110, 220 und 500 Volt gebaut werden, betrieben. Die Firma Roessemann & Kühnemann hat innerhalb 15 Jahren in Ungarn nahezu 5 000 km Feldbahnen gebaut.

— **Ein- und Ausfuhr von Eisenbahnschwellen.** Das Heft III der „Volkswirthschaftlichen Mittheilungen" aus Ungarn enthält in einer Abhandlung über die Holzindustrie Ungarns u. a. interessante Angaben über die Schwelleneinfuhr sowie über den Umfang der Ausfuhr ungarischer Eichenschwellen. Der Werth der Einfuhr beträgt 880 000 Kr., jener der Ausfuhr 1 950 000 Kr. Die Einfuhr besteht mit geringer Ausnahme aus bosnischer Durchfuhrwaare. Die Hauptausfuhr geht nach Oesterreich (mit 1 622 000 Kr.), eine bedeutende Menge wird auch nach Italien ausgeführt. Auffällig ist die geringe Schwellenausfuhr nach Deutschland, da doch der Durchschnittspreis in Ungarn nicht viel mehr als die Hälfte jenes in Preussen beträgt. Die Erzeugung von Buchenschwellen beginnt in Ungarn zuzunehmen und beträgt der Jahresbedarf schon 1 000 000 Stück.

— Seit 1. d. Mts. erscheint im Verlage von Karl Prochaska in Wien, Teschen und Leipzig unter dem Titel **„Die Reform"** eine Monatsschrift für die Fortschritte im Verkehrswesen der Kulturvölker. Der Titel ist nach dem im Vorworte niedergelegten Programm nicht sonderlich glücklich gewählt. Die neue Zeitschrift hat nämlich nicht etwa die Förderung von Bestrebungen zu einer durchgreifenden Umgestaltung der heutigen Verkehrsverhältnisse zum Ziele; Zweck der Zeitschrift ist vielmehr nur, in Verkehrsfragen auf das grosse Publikum aufklärend und belehrend zu wirken. Zur Erreichung dieser Aufgabe sollen in der Zeitschrift einerseits alle Fortschritte und Neuerungen im Verkehrswesen, anderseits auftauchende Reformvorschläge in gemeinfasslicher Weise besprochen werden.

Das vorliegende erste Heft (September) enthält eine Reihe interessanter Abhandlungen aus allen Gebieten des Verkehrswesens, darunter über den elektrischen Vollbahnbetrieb (von Kohlfürst), über die Gornergratbahn, über die Vortreibung von Untergrundtunneln mit dem Brustschild (von Birk), über die Wiener Stadtbahn, über die Beleuchtung von Eisenbahnwagen mit Acetylen (von Ingenieur Walkow), über die neuesten grossen englischen Expresszuglokomotiven usw. Die Ausstattung des Heftes, welchem auch zahlreiche Abbildungen beigegeben sind, ist eine musterhafte. An der Spitze der Redaktion der neuen Zeitschrift, welche — wenigstens nach dem Inhalte des ersten Heftes — das Schwergewicht auf technische Fragen zu legen scheint, steht der Verwaltungsbeamte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn Strach, welcher bei der Verfassung der „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie" in hervorragender Weise betheiligt war.

## Vereinsausland.

— **Simplontunnel.** Am 18. d. Mts. tritt in Bern eine italienisch-schweizerische Konferenz zusammen zur Festsetzung verschiedener Einzelheiten, betreffend die Errichtung der internationalen Bahnhöfe an den beiden Eingängen des Simplontunnels. Diese Verständigung war im italienisch-schweizerischen Staatsvertrage vom Jahre 1895 über den Simplondurchstich für eine spätere Zeit verschoben und einer besonderen Abmachung vorbehalten worden. Es handelt sich dabei nicht etwa nur um Bau- und Platzfragen und die Organisation des Zolldienstes, sondern auch um Post- und Telegraphenangelegenheiten, wodurch erklärt wird, dass beiderseitig an die Konferenz auch mehrere Dienstchefs abgeordnet worden sind.

Nach französischen Blättern schreiten die Arbeiten an dem Tunnel der Simplonbahn, dem grössten seiner Art, rüstig voran. Der Tunnel ist auf 18,5 km berechnet und soll in 4½ Jahren fertig sein, so dass im Durchschnitt täglich 12 m vollendet werden müssten. Zwar ist diese mittlere Tagesleistung bisher noch nicht erreicht, doch lehrt die Erfahrung, dass mit dem Fortschreiten derartiger Arbeiten infolge der besseren Schulung des Personals und der Vervollkommnung der Betriebseinrichtungen auch die Leistungsfähigkeit wächst, so dass die Unternehmer alle Aussicht haben, ihre Aufgabe in der gestellten Frist zu erfüllen. Der Durchstich wurde vor sieben Monaten begonnen und erstreckt sich bis jetzt auf 2 000 m, was einer Tagesleistung von rund 10 m entspricht. Gegenwärtig beträgt diese 10,5 m, wovon 5,5 m auf die schweizerische und 4 m auf die italienische Seite entfallen. Der

Unterschied beruht darauf, dass man von letzterer Seite auf eine sehr harte Gneisschicht gestossen ist. An dem Unternehmen sind 2 000 meistens italienische Arbeiter beschäftigt, die sich in achtstündigen Schichten ablösen; ausserdem werden die bei dem Bau des Arlbergtunnels erprobten Brandt'schen hydraulischen Bohrmaschinen verwandt. Der Tunnel wird von sämmtlichen Alpentunnels die weitaus geringste Steigung haben, da sein Scheitelpunkt noch nicht die Höhe von 700 m über Meer erreichen soll. Einen Beweis von den Fortschritten im Tunnelbau überhaupt liefert der Umstand, dass 1 km des 1871 eröffneten Cenistunnels 6 000 000 Frcs. kostete und ein Jahr Arbeit erforderte, während die Unternehmer des Simplontunnels sich gegen hohe Geldstrafen verpflichtet haben, das Kilometer in weniger als drei Monaten zu 3 000 000 Frcs. herzustellen.

— **Eisenbahnunfall bei Campoligure.** Auf der Strecke Genua - Ovada - Asti der italienischen Mittelmeerbahn ist wieder ein ziemlich schwerer Bahnunfall zu verzeichnen. In Campoligure, Station vorgenannter Linie, fanden am 10. d. Mts. grössere kirchliche Feierlichkeiten statt, zu welchen aus der ganzen Umgegend, besonders von Genua, eine grössere Menge Leute herbeigeströmt waren. Dem Personenzuge 770, welcher von Genua gegen Asti um 5.30 Nachmittags abgegangen und in Campoligure um 6.51 angekommen war, folgte in kurzer Entfernung der aus leeren Personenwagen zusammengesetzte Aushilfszug Z, der nach Station Campoligure bestimmt war, um dorthin Material zur Abfuhr der vielen Fremden zu bringen. Bei der Einfahrt dieses Zuges in Campoligure um 7.10 fuhr er in den dort noch stehenden Zug 770 von rückwärts mit solcher Wucht hinein, dass er die beiden letzten Wagen desselben buchstäblich zertrümmerte und mit seiner ebenfalls arg beschädigten Lokomotive entgleiste. Unter den Trümmern wurden 3 Todte und gegen 20 Verwundete, darunter einige mit sehr schweren Verletzungen hervorgezogen.

Die Ursache des schweren Unfalls scheint grober Fahrlässigkeit zweier Bahnwärter zuzuschreiben zu sein. Die Station Campoligure hatte Anordnung getroffen, das Distanzsignal auf Halt zu stellen und, da das Signal nahe beim Ausgange eines Tunnels aufgestellt ist und infolge Rauches ein Uebersehen desselben möglich wäre, auf die Schienen im Tunnel Petarden zu legen. Beides scheint unterblieben zu sein und so wurde das Unglück herbeigeführt. Die beiden Bahnwärter und der Lokomotivführer des Zuges Z sind verhaftet. Die Untersuchung ist im Zuge.

— **Die Eisenbahnunfälle in England 1898.** Nach den Mittheilungen des „Journal des transports" ist die Zahl der in Grossbritannien aus Anlass von Eisenbahnunfällen getödteten und verletzten Reisenden und Beamten im Jahre 1898 um etwa 50 % höher gewesen als 1897. Die nach dem Bericht des „Board of Trade" aufgestellte Nachweisung ergibt folgende Zahlen:

| | 1898 | | 1897 | |
|---|---|---|---|---|
| | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt |
| Reisende . . | 25 | 632 | 18 | 324 |
| Beamte . . . | 16 | 110 | 9 | 140 |
| andere Personen . . . | 2 | 3 | 7 | 12 |
| zusammen | 43 | 745 | 34 | 476 |

Rechnet man die anderen, nicht den Zügen widerfahrenen Unfälle hinzu, so kommt man zu folgenden Zahlen:

| | 1898 | | 1897 | |
|---|---|---|---|---|
| | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt |
| Reisende: | | | | |
| Zugunfälle . | 25 | 632 | 18 | 324 |
| andere Ursachen . | 128 | 1 238 | 115 | 1 315 |
| Beamte: | | | | |
| Zugunfälle . | 16 | 110 | 9 | 140 |
| andere Ursachen . | 488 | 4 039 | 501 | 3 989 |
| andere Personen . . . | 522 | 324 | 522 | 334 |
| zusammen | 1 179 | 6 343 | 1 165 | 6 102 |
| | 7 522 | | 7 267 | |

Die 522 unter „andere Personen" aufgeführten Getödteten schliessen 402 Selbstmörder ein.

Einer der schwersten Unfälle war die Entgleisung eines Nachtschnellzuges mit 96 km Stundengeschwindigkeit bei Wellingborough auf der Midlandbahn. Der Unfall trug sich am 2. September 1898 zu und wurde durch einen Güterwagen veranlasst, der leichtsinniger Weise auf einem abfallenden Rangirgleis zurückgehalten war, von dort sich in Bewegung setzte und in demselben Augenblick, wo der Schnellzug durchfuhr, über das Hauptgleis rollte. 5 Reisende wurden getödtet, 65 verletzt.

Auf der Broad Streetstation der Nord-Londonbahn stiess am 20. September 1898 ein Personenzug bei der Einfahrt in den Bahnhof infolge falscher Weichenstellung auf einen hydraulischen Prellbock. 15 Reisende wurden verletzt. Der mit der Untersuchung betraute Beamte stellte fest, dass im Zeitraum der letzten 12 Jahre bis zum 30. September 1897 der Bahnhof 1 369 400 Züge aufgenommen hat, ohne dass jemals ein Unfall vorgekommen wäre, und empfiehlt bei der Einfahrt in Endbahnhöfe jedesmal vorzugsweise die Handbremse anzuwenden.

Schliesslich ist ein durch die Einwirkung des Windes entstandener Unfall zu erwähnen: Am 24. November 1898 wurde auf der Trade und Dingh Light Bahn bei Aundscaul (Irland) ein Personenzug durch einen heftigen Windstoss aus den Schienen geworfen und entgleiste in einer Gefällstrecke. Das Gleis soll sich übrigens in einem kläglichen Zustande befunden haben.

— **Fahrgeldhinterziehungen auf den russischen Bahnen.** Mit welchen Mitteln in Russland die Reisenden bestrebt sind, Eisenbahnverwaltungen um die tarifmässigen Zahlungen zu betrügen, lehrt folgender Fall: Nach den bestehenden Regeln sind Reisende, welche aus einer niederen Wagenklasse in eine höhere übergehen, verpflichtet, eine Ergänzungsfahrkarte für die Fahrt von der Station, auf welcher sie ihren Platz wechselten, bis zum Endpunkte zu lösen. Beim Uebergange aus der II. in die I. Klasse muss eine Fahrkarte III. Klasse, beim Uebergange aus der III. in die I. Klasse eine Fahrkarte II. Klasse und bei dem Uebergange aus der III. in die II. Klasse müssen zwei Kinderfahrkarten III. Klasse gelöst werden. Einzelne Reisende kaufen gleich auf der Abgangsstation entweder eine ganze oder zwei Kinderfahrkarten III. Klasse und eine Fahrkarte II. Klasse, um einen Platz im Wagen I. Klasse einnehmen zu können. Auf diese Weise ist es ihnen möglich, 1 Pud (= 16,38 kg) mehr Freigepäck mitzunehmen, da jede volle oder zwei Kinderfahrkarten 1 Pud (= 16,38 kg) Freigepäck gewährt. Die Eisenbahnverwaltungen haben die auf diese Weise erworbene Berechtigung zur Beförderung von 1 Pud Freigepäck mehr, als einem Reisenden regelrecht zusteht, als einen Missbrauch aufgefasst und haben von den betreffenden Reisenden die für eigenmächtigen Uebergang in eine höhere Wagenklasse festgesetzte Strafzahlung erhoben.

Im Hinblick auf die auf Grund des oben Gesagten entstehenden Missverständnisse hat das Ministerium der Verkehrsanstalten sämmtlichen Eisenbahnverwaltungen vorgeschrieben, in ähnlichen Fällen folgende Regeln zur Richtschnur zu nehmen: Reisende, welche auf der Abgangsstation Ergänzungsfahrkarten gelöst haben, dürfen nicht der Strafzahlung unterworfen werden. Um Missbräuchen vorzubeugen, hat der Beamte der Abgangsstation bei der Ausgabe einer Ergänzungsfahrkarte auf derselben zu vermerken, dass Freigepäck von demselben Reisenden bereits aufgegeben ist. Falls diese Vorschrift umgangen werden sollte und ein Reisender für zwei Fahrkarten Freigepäck befördert, so ist von ihm eine entsprechende Ergänzungszahlung bei der Auslieferung derselben zu erheben.

Die Anordnung des Ministers scheint so milde zu sein, dass sie kaum abschreckend wirken wird, denn im ungünstigsten Falle, d. h. wenn die Hinterziehung entdeckt wird, zahlt der Betreffende nur, was er gerechter Weise immer hätte bezahlen müssen. Eine empfindliche Strafe wäre ganz am Platze.

— Nachdem die Vorarbeiten für den Bau der neuen **Zufuhrbahn Walk - Marienburg - Stockmannshof,** Station der Riga - Dwinsk - Eisenbahn, beendet sind und die Linienführung endgültig festgelegt worden ist, wurde, wie dem „Walkschen Anzeiger" zu entnehmen, mit den Erdarbeiten zu Anfang des Monates und zwar an sieben Stellen zu gleicher Zeit begonnen. Die Vorarbeiten erlitten dadurch eine starke Verzögerung, dass man ganz bedeutende Geländeschwierigkeiten überwinden musste, namentlich in der Gegend bei Koiküll, Korwenhof und Marienburg. Bei günstiger Witterung wird gehofft, dass die Erdarbeiten wohl bis spät in den Herbst hinein werden fortgesetzt werden können und die gesammte Erdarbeit bis zum Juli des nächsten Jahres fertiggestellt sein wird. Alle Brücken, von denen viele eine beträchtliche lichte Weite aufweisen, sollen in Stein- und Eisenkonstruktion ausgeführt werden.

Der Anschluss in Walk findet unmittelbar an die Pernauer Zufuhrbahn statt. An der Anschlussstelle wird, einem Uebereinkommen zwischen der Gesellschaft der livländischen Zufuhr-

bahnen und der I. russischen Zufuhrbahngesellschaft gemäss, auf Kosten beider Gesellschaften ein Personen- und Güterbahnhof errichtet werden.

— Die Inangriffnahme des Baues der **Tomaszow-Lubliner Eisenbahn** wird auch auf den Anschlussbahnen bedeutende Erweiterungen nach sich ziehen. Zwischen den Stationen Praga und Iwangorod wird wegen des regen Verkehres mit der Iwangorod-Dombrowo-Bahn ein zweites Gleis erbaut werden. Die Theilstrecken Lublin-Iwangorod und Lublin-Kowel werden auch durch ein zweites Gleis verstärkt werden, die erstere, um den Forderungen des Betriebes auf der Tomaszow-Lubliner Bahn nachkommen zu können.

— Wenig erfreuliche Nachrichten verbreiten die Zeitungen „Rossija" und „Wostotschnoje Obosrjenie" über den Gang der Arbeiten an der **Baikal- und Transbaikalbahn.**

Der Bau der Baikalbahn wird erst im Juli des nächsten Jahres beendet werden, obgleich die Arbeit auf das Energischste betrieben wird. Damit wird eine sehr wenig erwünschte und unerwartete Verzögerung hervorgerufen, die mancherlei Berechnungen zerstört. Ausserdem aber wird der Bau dieser Theilstrecke der sibirischen Bahn bedeutend grössere Mittel, als im Voranschlag vorausgesehen wurde, erfordern. Die Strecke Irkutsk-Station Baikal kostete 2 400 000 R. oder 40 000 R. für die Werst. Jetzt erfordert dieselbe — sehr nachlässig gebaute Strecke — ergänzende Arbeiten, die eine Mehrausgabe von 8 000 R. für die Werst nothwendig machen. Allein die Brücke über den Irkutfluss kostet 64 000 R. mehr als veranschlagt wurde. Die Gesammtmehrkosten für die Baikalbahn werden auf 14 000 000 R. berechnet, so dass die Bahn statt 71 500 000 R. die Summe von rund 85 500 000 R. oder 82 000 R. für die Werst kosten wird. Aber das russische Blatt ist pessimistisch veranlagt gegenüber den Kostenanschlägen seiner Landsleute und nimmt an, dass der Bau der genannten Bahn noch mehr Mittel erfordern wird.

Noch viel schlimmer sieht es nach den Mittheilungen des „Ssibirskji-Westnick" und der „Ssibirskaja-Shisu" aus, in Bezug auf das geschäftliche Gebahren der Bauleitung der mittelsibirischen Bahn, die gleichfalls ihren Voranschlag überschritten hat „und seit zwei Jahren ihre Unternehmer nicht in baar, sondern in Bescheinigungen, in welchen die Zahlung einer gewissen Summe zu einer gewissen Zeit zugesichert wird, zu bezahlen verspricht. Diese eigenartigen Dokumente wurden von der sibirischen und von der chinesischen Bank mit 8,5 % diskontirt, bis die Bauleitung die Bescheinigungen wiederholt einzulösen vergass und die Banken die Diskontirung derselben einstellten. Als es soweit gekommen war, trat einer der Abtheilungsbaumeister für die Unternehmer ein. Er machte die Diskontirung wieder möglich, indem er beiden Banken für die Einlösung der Bescheinigungen garantirte und sich dafür von den Inhabern derselben 15 % bezahlen liess. Die Lage der geschädigten Unternehmer ist nun aber eine sehr schlimme, da sie beinahe nicht einmal die Möglichkeit haben, gegen die Bauleitung klagbar zu werden, da diese, obgleich sie ihren Sitz in Irkutsk hat, in ihren Verträgen mit den Unternehmern festgesetzt hat, dass Klagen nur bei dem Bezirksgericht in St. Petersburg anhängig gemacht werden können. Wenn die Unternehmer auf diese Weise der Bauleitung in die Hände gegeben sind, so fragt es sich, auf welche Weise die Arbeiter zu ihrem Gelde kommen. Es ist bekannt, dass die Arbeiter sich an den Minister der Verkehrsanstalten telegraphisch wandten und ihn um Schutz und Beihilfe bezüglich der Auszahlung des ihnen zukommenden Lohnes ersuchten — ob ihr Gesuch von Erfolg gekrönt wurde, berichten die sibirischen Blätter nicht, wohl aber theilen sie mit, dass die Rechtsanwälte in Sibirien mit Klagesachen überhäuft sind, die gegen die Bauleitung der sibirischen Bahn anhängig gemacht werden."

Die Zeitungen haben Recht, wenn sie derartige Verhältnisse auf das Schärfste geisseln und die Aufmerksamkeit der russischen einflussreichen Kreise auf derartige Missbräuche, die zum Himmel schreien, lenken!

In anderer Beziehung klingen die Nachrichten von der Transbaikalbahn gleichfalls recht trübselig. Von da her wird mitgetheilt, dass es den Arbeitern beim Bau der Theilstrecke an den nothwendigsten Einrichtungen zum Leben fehlt. Die Arbeiter leiden Mangel an Lebensmitteln und haben auch nicht genügend Wasser zu ihrer Verfügung, das vorhandene ist aber auch noch schlecht. Zum Nachtlager dienen den Arbeitern schmutzige und feuchte Baracken. Das Brot, das sie erhalten, ist nicht durchgebacken, wie dies unter den obwaltenden Umständen auch nicht anders sein kann. Das von der Verwaltung den Bäckern zum Backen gelieferte Mehl wird nicht gesiebt und die Verwaltung verlangt für 1 Pud (= 16,38 kg) Mehl 18 Pfund (= 7,37 kg) Gebäckübergewicht, was man von gutem Mehl und bei ordnungsmässigem Backen nicht erwarten kann. In letzter Zeit wurde von einigen Punkten der Bahn Erkrankung der Arbeiter an Dysenterie und Skorbut gemeldet, die zum Theil eine Folge dieser wahrhaft traurigen Verhältnisse ist.

Wenn man alle solche Dinge von dem, offenbar mit Recht, entrüsteten Theile der Bevölkerung hört, so wird man unwillkürlich von einem Gefühl des Ekels und des Mitleides ergriffen. Ekel über die Pestbeulen der moralischen Verkommenheit, die trotz der ehrlichsten Bemühungen und Absichten der leitenden Kreise nicht fortzuschaffen sind; Mitleid, weil diese nicht auszurottenden traurigen Verhältnisse die Unternehmungen in Russland, soweit sie auf die Mitwirkung der sogenannten Intelligenz des Baufaches angewiesen sind, vielfach schon den vernichtenden Keim beim Beginn der Arbeiten in sich tragen und daher grosses und vollkommenes nicht geschaffen werden kann, ohne dass Unredlichkeit hindernd und hemmend in den Weg tritt.

Wann wird das wohl anders werden?

— Wie man **Verkehrserleichterungen in Persien** auffasst, darüber lässt sich die „Nowoje Wremjä" aus Teheran interessante Mittheilungen machen. Es heisst in der Zuschrift:

„Soeben ist die von Russen gebaute Rescht-Teheran Chaussee beendet und dem Verkehre übergeben worden. Der regelmässige Dampferverkehr auf dem kaspischen Meere geht bis Enseli, von Enseli fährt man auf Barkassen bis zum Flecken Pirbazar, dem Hafen von Rescht, von Rescht aber führt die neue, ungefähr 330 Werst (= 359 km) lange Chaussee bis Teheran selbst. Auf dieser bedeutenden Strecke hat man eine ganze Reihe von Brücken und Dämmen bauen müssen, musste man Felsen sprengen usw. Alles das war nicht leicht, denn die Strasse führt durch hügelige Gegenden, hat Berge zu umgehen und über reissende Bergflüsse mussten steinerne und zuweilen auch eiserne Brücken gebaut werden."

Nachdem der Berichterstatter der Fieber Erwähnung gethan, die besonders in Rescht wüthen, fährt er fort:

„Zur Deckung der Kosten, welche der Bau der Strasse verursacht hat, sind ungefähr neun Steuereinnehmertheilstrecken errichtet worden, bei denen von den Reisenden eine Steuer erhoben wird. Jetzt sind bereits einige Einnahmestellen in Thätigkeit, und zwar mit sehr gutem Erfolge. Der Verkehr auf der Strecke Rescht-Teheran wächst mit jedem Tage. Der Fahrpreis auf der neuen Chaussee ist noch unmässig hoch: für die Fahrt von Rescht bis Teheran (330 Werst = 359 km), die in irgend einem Tarantas oder Wägelchen zurückgelegt wird, verlangen die Perser 120—130 R. (= 259—281 *M*.). Die offizielle Eröffnung der Chaussee wird erfolgen, sobald alle nothwendigen Gebäude fertig gestellt sind."

Rechnet man diesen Gesammtbetrag um, so gibt es 35 Kop. (oder etwa 70 ₰) für 1 km Wegesteuer! Das nennt man also in Persien Verkehrserleichterung durch Anlage fahrbarer Wege schaffen. Es ist wirklich kaum glaublich, dass so etwas heute zu Tage noch möglich ist, wo man sonst in der Welt nur noch mit Bruchtheilen von Pfennigen rechnet, wenn es sich um die Benutzung des vollkommneren Verkehrsmittels, der Eisenbahn, handelt und für die Benutzung der Chausseen in vielen Kulturstaaten nichts oder nur geringe Steuern erhebt. Allerdings muss in Persien mit einem anderen Maassstabe gemessen werden, und die Thatsache, dass trotz der ausserordentlich hohen Wegesteuer die Chaussee täglich mehr benutzt wird, spricht dafür, dass die dargebotene theuere Wohlthat immerhin noch als solche empfunden wird, denn sonst würde die Bevölkerung den Weg nicht benutzen.

— Zum Bau der **Bagdadbahn** wird der „Pol. Korresp." aus Konstantinopel vom 9. d. Mts. geschrieben: „In acht Tagen beabsichtigt die deutsche Kommission, welche mit den Vorstudien für den geplanten Ausbau der anatolischen Eisenbahnen bis nach Bagdad und den persischen Golf betraut ist, die Reise in das Innere der asiatischen Türkei anzutreten. An der Spitze dieser Kommission steht, wie bekannt, der für diesen Zweck beurlaubte deutsche Generalkonsul von Konstantinopel, Legationsrath W. Stemrich, und ihre bautechnischen Mitglieder sind die Herren von Kapp und Mackensen. Herr von Kapp ist der Erbauer der Eisenbahnen Ismid-Angora, Salonichi-Monastir, Salonichi-Dedeagatsch und Smyrna-Kassaba-Verlängerung. Herr Mackensen baute die Linie Eskischehir-Konia und dürfte, wie verlautet, mit Rücksicht auf seinen Gesundheitszustand die Kommission blos bis Biredjik begleiten. Der deutsche Unterstaatssekretär im türkischen Finanzministerium, Geh. Legationsrath Raffauf, wird sich an der bevorstehenden Studienreise nicht betheiligen. Am 20. August d. J. wurde in Wiesbaden ein auf die deutsche Studienkommission bezügliches Protokoll unterzeichnet, in welchem die Gruppe der Ottomanbank, die, wie erinnerlich, ein Uebereinkommen mit der Deutschen Bank, betreffend den Bau der Bagdadbahn, abgeschlossen hat, erklärt, dass Baurath von Kapp in der Studienkommission gleichzeitig als Delegirter der Ottomanbank fungiren möge. Man erwartet nunmehr die Veröffentlichung des kaiserlichen Irades, welches die deutsche Kommission zum Antritte ihrer Studienreise ermächtigt. Erst im

April 1900 dürften die Arbeiten der Kommission beendigt sein, und vor dieser Zeit kann irgend eine Entscheidung über die, alle diplomatischen Kreise in hohem Grade interessirende Frage des Baues der Bagdadbahn nicht erwartet werden. Die Kosten der deutschen Studienkommission dürften sich auf 1 000 000 Frcs. belaufen. In einem Theile der englischen Presse wird schon seit längerer Zeit Stimmung gegen das Projekt der anatolischen Bahnen und für das von Herrn Rechnitzer der türkischen Regierung unterbreitete Gegenprojekt, welches von englischen Kapitalisten lanzirt wird, gemacht. Auf deutscher Seite ist man jedoch überzeugt, dass die Vorschläge des Herrn Rechnitzer nicht geeignet seien, die Pläne der Deutschen Bank und Ottomanbank in ernsthafter Weise zu durchkreuzen. Jedenfalls sind alle Nachrichten, welche bereits von einem Siege des Herrn Rechnitzer sprechen, unbegründet."

— **Schantung-Eisenbahngesellschaft.** Am 10. Oktober d. J. findet in Berlin eine ausserordentliche Generalversammlung mit folgenden Verhandlungsgegenständen statt: Verlegung des Sitzes der Gesellschaft nach Tsintau; Errichtung einer Zweigniederlassung.

— **Umsturz eines Eisenbahnzuges in Japan.** Ueber Erwarten glimpflich in seinen Folgen verlief ein Eisenbahnunfall, der sich am 30. Juni d. J. auf der Tokaidostaatsbahn, zwischen den Stationen Goyu und Kamagori, auf der Strecke von Hamamatsu nach Nagoya, ereignete. Ein gemischter Zug von Hamamatsu nach Maibara, der aus fünf Personenwagen II. Klasse und sechs Güterwagen bestand, war Nachmittags 2 Uhr 25 Min. von Hamamatsu in westlicher Richtung abgefahren, hatte nördlich von der Owaribucht den Hoshigoetunnel passirt und war bei starkem Regen auf einer mit 1 : 100 geneigten Gefällstrecke in unmittelbarer Nähe der Küste angekommen, als er plötzlich von einem heftigen seewärts gerichteten Oststurm von typhoonartiger Stärke erfasst wurde. Sämmtliche Personenwagen wurden umgeworfen und nach der Seeseite zu den 3 m hohen Damm herabgestürzt. Man hätte gewärtigen müssen, dass nicht ein einziger von den 50 bis 60 Insassen des Zuges unverletzt blieb, indessen nur ein Schaffner erlitt schwere Kopfverletzungen, die ihn für 4 bis 5 Wochen dienstunfähig machten; die Reisenden kamen glücklicher und kaum erklärlicher Weise mit leichten Hautverletzungen oder dem blossen Schrecken davon, so dass die 24 Verwundeten sämmtlich imstande waren, sich zu Fuss nach der nächsten Station zu begeben. Die Verkehrsunterbrechung dauerte nur wenige Stunden. Der Unfall beweist aufs neue die erhöhte Betriebsgefahr der Schmalspur — 1,067 m — bei starken Stürmen.

— Nach einer Meldung der „C. T. C." aus St. Paul de Loanda wurde am 8. d. Mts. die Hauptlinie der **transafrikanischen Eisenbahn** von Ambaca nach Lucalla in Gegenwart der Behörden eröffnet.

— **Cornelius Vanderbilt,** das Haupt der bekannten amerikanischen Millionärsfamilie, ist am 12. d. Mts. in Newyork gestorben. Er wurde am 27. November 1843 auf Staten Island als Sohn William Vanderbilt's geboren, hat somit nur ein Alter von 56 Jahren erreicht. Da er schon seit 1891, wo ihn beim Baden ein Schlaganfall traf, leidend war, lag die Leitung der Geschäfte seines Hauses, zumeist Eisenbahnen, in den Händen seines Bruders William. Begründer des riesigen Vermögens der Vanderbilt's war der Grossvater des jetzt Verstorbenen, der wie dieser den Vornamen Cornelius führte. Sein Vermögen wurde bei seinem Tode 1877 auf 100 000 000 D. veranschlagt. Es ging zum grössten Theil auf seinen ältesten Sohn William über; als dieser mit Hinterlassung von 8 Kindern am 8. Dezember 1885 starb, wurde das Vermögen des Vanderbilt auf 200 000 000 D. geschätzt, Im Jahre 1879 berechnete ein Newyorker Blatt die jährliche Einnahme der Familie auf 13 864 000 D. Cornelius Vanderbilt war von 1886 an Präsident der Newyork- und Harlem-Eisenbahn und Direktor von über 30 anderen Eisenbahnen.

Mit dem Verstorbenen, so schreibt der „B. L.-A.", hat nicht nur einer der reichsten amerikanischen Milliardäre den Freuden dieser Welt Valet gesagt, sondern ist auch einer der ehrenhaftesten Männer dahingegangen, dessen Namen, dessen Finanzoperationen, dessen Handhabung seiner ausgedehnten Bahnen auch nicht der geringste Makel anhaftet. Das ist das Lob, das man, ganz im Gegensatz zu den übrigen amerikanischen Eisenbahnkönigen, wie Gould und andern, jedem Vanderbilt hat spenden müssen. Nie hat durch Cornelius Vanderbilt einer der Aktionäre seiner Bahnen jemals einen Cent verloren. Es war ihm nicht sowohl daran gelegen, sich zu bereichern, als denjenigen, die ihr Geld seinen Unternehmungen anvertraut hatten, die grösstmöglichen Dividenden zuzuwenden. Darin folgte er dem Beispiel seines Vaters und Grossvaters, die den Ruhm und das Vermögen der Vanderbilt's gegründet und gemehrt hatten. Man erzählt, dass, als einst sein Schwager, dem William Vanderbilt die Direktion der Lake Shorebahn übertragen, binnen kurzer Zeit durch Unverstand diese zum Bankerott geführt hatte, Vanderbilt mit seinen Millionen für die gefährdeten Aktionäre einsprang und sie von allen Verlusten rettete. Diese ehrenhafte Gesinnung hat auch der Verstorbene immer bethätigt. Seine Gradheit, seine Fürsorge für seine Angestellten, seine stille Wohlthätigkeit, die nie die Oeffentlichkeit suchte, waren sprichwörtlich; ebenso sprichwörtlich auch die Vorzüglichkeit seiner Bahnen und ihrer Einrichtungen. So ausserordentlich elegant waren die Wagen der Centralbahn beispielsweise gebaut, so weich und tadellos ihre Federn, dass man bequem auf der Fahrt schreiben und seine Korrespondenzen unterwegs erledigen konnte.

— Ueber die **Einnahmen der amerikanischen Eisenbahnen im I. Halbjahre 1899** schreibt die „N.-Y. Handelsztg.": Die Erwartung günstiger Betriebsergebnisse für das I. Halbjahr 1899 findet jetzt ihre volle Bestätigung. Es stellt sich heraus, dass noch nie in dem gleichen Zeitraum früherer Jahre eine solche Roh- und Reineinnahme erzielt worden ist, sowie das in dem 2. Vierteljahr 1899 ein grösserer relativer Fortschritt (im Vergleich zu dem gleichen Zeitabschnitt im Vorjahre) zu berichten ist, als dies für das 1. Vierteljahr 1899 der Fall war. Es lässt sich demnach, angesichts der Erntebewegung und der allgemeinen geschäftlichen Prosperität, ein aussergewöhnlich befriedigender Ausweis für das Jahr 1899 voraussehen. Die Roheinnahmen von 133 Bahnen für die mit dem letzten 30. Juni beendeten 6 Monate (wobei allerdings für einige Bahnen nur die Betriebsergebnisse der ersten fünf Monate eingerechnet sind) beliefen sich (nach „Bradstreets") auf 437 047 665 D. und die Reineinnahmen auf 131 138 553 D. Im Vergleich zu den Ergebnissen des gleichen vorjährigen Zeitraumes hatten also die erstgenannten Einnahmen einen Gewinn von 6,7 % und die Reineinnahmen einen solchen von 8 %.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende 11,685 km lange Strecke Nyitra-Jablonicz-Brezova, welche am 6. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 7. September d. J. ist die an der Bahnlinie München-Regensburg zwischen den Stationen Landshut (4,103 km) und Mirskofen (3,905 km) provisorisch errichtete Station V. Klasse Ergolding für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der schmalspurigen Bahnlinie Radebeul-Radeburg zwischen den Verkehrsstellen Lössnitzgrund und Dippelsdorf errichtete neue Haltepunkt Buchholz-Friedewald wird am 1. Oktober d. J. für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 70 — Inser.-Nr. 2421 — d. Ztg.)

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Am 1. Oktober d. J. wird die bisher nur dem Personen- und Gepäckver-

kehr dienende, zwischen den Stationen Darmstadt Hptbhf. und Messel gelegene Station Kranichstein auch für die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königl. preuss. und grossh. hessischen Eisenbahndirektion in Mainz in Nr. 70 — Inser.-Nr. 2424 — d. Ztg.)

**Aenderung von Stationsnamen.**

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Oberoderwitz-Wilthen gelegene Bahnhof Alt- und Neugersdorf wird vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Neugersdorf führen.

**Alphabetisches Fahrscheinverzeichniss.**

Zu dem vorbezeichneten Verzeichniss ist der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Nachtrag erschienen und zur Vertheilung gebracht worden.

**Arithmetisches Fahrscheinverzeichniss.**

Der vom 1. Oktober d. J. ab gültige Nachtrag zum arithmetischen Fahrscheinverzeichniss ist herausgegeben und zur Vertheilung gelangt.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3548 vom 13. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr theilnehmenden vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag zu dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 13. September d. J.).

Nr. 3549 vom 13. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend den vom 1. Oktober d. J. ab gültigen Nachtrag zu dem alphabetischen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 14. und 15. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Nachruf.

Am 11. September d. J. verschied zu Strassburg (Elsass) nach langem, schwerem Leiden der frühere Präsident der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,

**Wirkliche Geheime Rath Herr Mebes,**

Ritter hoher Orden.

Der Verstorbene hat mehr als 27 Jahre hindurch als Generaldirektor bezw. Präsident an der Spitze der Betriebsverwaltung der Reichseisenbahnen gestanden und in dieser Stellung, Dank seiner vorzüglichen Begabung, seiner nie ermüdenden Arbeitskraft und seines bedeutenden organisatorischen Talents, um die Einrichtung der Reichseisenbahnverwaltung, sowie um den Ausbau und die Entwickelung des elsass-lothringischen Eisenbahnnetzes sich hervorragende Verdienste erworben. Seinen Untergebenen ein Vorgesetzter von wohlwollendster Gesinnung, seinen Freunden ein treuer, zuverlässiger Freund, als Beamter von besonderer Pflichttreue, genoss er bei allen, die ihn kannten, die grösste Werthschätzung und unwandelbares Vertrauen.

Sein Name wird bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen unvergesslich sein.

Strassburg (Elsass), den 11. September 1899. (2453)

Namens der kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Wackerzapp, Präsident.

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die normalspurige Nebenbahn Jablonowo-Riesenburg mit den Stationen Polken-Seeberg, Gr. Plauth, Freystadt i/Wpr., Sawdin, Adlig Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i/Wpr. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die Stationen dienen sämmtlich dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr. In Polken-Seeberg, Gr. Plauth, Sawdin, Adlig Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i/Wpr. ist die Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 11. September 1899. (2454)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Köln-Coblenz zwischen den Stationen Rolandseck und Remagen neu eingerichtete Haltepunkt Oberwinter für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 50 kg eröffnet und gleichzeitig in die Gütertarife für die Tarifgruppe VIII, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den rheinisch-westfälisch-oldenburgischen Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Stationen.

Köln, den 11. September 1899. (2455)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Eröffnung der Haltestellen Eicht und Graber für den Gesammtverkehr.

Am 1. Oktober 1899 werden die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Haltestellen Eicht und Graber der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg für den Gesammtverkehr eröffnet.

Teplitz, im September 1899. (2456)
Die Direktion.

## 5. Verkehrsstörungen.

Auf der Linie Aue-Adorf ist ab 13. September die Strecke zwischen Schönheiderhammer und Wilzschhaus infolge Hochwassers für den Güterverkehr auf längere Zeit gesperrt. Umleitung über Adorf bezw. Aue angeordnet. Personenverkehr ab 15. durch Umsteigen möglich.

Dresden, den 14. September 1899. (2457)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 6. Güterverkehr.

**Berlin-Stettin-sächsischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober 1899 wird die Station Schwepnitz der sächsischen Staatseisenbahnen (Linie Klotzsche-Schwepnitz) in den direkten Gütertarif aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für die vorgelegene Station Königsbrück zuzüglich 10 km zu Grunde gelegt.

Auskunft ist von den betheiligten Stationen zu erhalten.

Dresden, den 13. Sept. 1899. (2458)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.**

Theil II Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November wird

die Station Rädnitz des Eisenbahndirektionsbezirkes Posen in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Glas und Hohlglaswaaren einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Abfertigungsstelle Rädnitz und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Breslau, den 14. Sept. 1899. (2459)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1897.**

Am 1. Oktober 1899 wird die prignitzer Eisenbahn in den Abschnitt III A des Ausnahmetarifs aufgenommen und im Abschnitt III B gestrichen.

Berlin, den 12. September 1899. (2460)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Sächsisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Tarifheft 5.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J., längstens bis mit 31. Dezember d. J., treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | von Ernsthofen (K. K. St. B.) Pfennig für 100 kg |
|---|---|
| Bautzen | 108 |
| Langenheunersdorf | 114 |
| Niederneukirch | 107 |
| Neustadt i/S. | 111 |
| Sohland | 102 |
| Zittau | 102 |
| Hainsberg | 119 |
| Radeberg | 116 |
| Gera (Reuss) sächs. u. preuss. Stb. | 124 |

Dresden, den 12. September 1899. (2461)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Biblisheim der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen als Versandstation und die Station Bitterfeld des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation in den im Tarifheft Nr. 3 bestehenden Ausnahmetarif Nr. 16 für Mineralölrückstände (Destillationsrückstände von Rohpetroleum) einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 10. September 1899. (2462)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Güterverkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands einerseits und Dänemarks, Schwedens und Norwegens andererseits.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. kommt zum Verbandsgütertarif, Heft 1 der Nachtrag II zur Einführung. Durch ihn werden von der Beförderung über die Seestrecken ausgeschlossen und zwar:

| über | Gegenstände im Einzelgewichte von mehr als |
|---|---|
| Kiel-Korsör und Warnemünde-Gjedser | 1 000 kg |
| Frederikshavn-Gothenburg | 500 „ |
| Sassnitz-Trelleborg | 2 500 „ |

Ausserdem wird die Beförderung von Branntwein und Spiritus (einschliesslich Genever), aus Getreide oder Kartoffeln bereitet, im Verkehre mit Norwegen ausgeschlossen.

Altona, den 9. September 1899. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. tritt im Verkehr zwischen den Stationen der Wittenberge-Perleberger und prignitzer Eisenbahn einerseits und den Stationen der meckl. Friedrich Wilhelm- und der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr der letzteren beiden Bahnen untereinander ein Ausnahmetarif 5 für Wegebaumaterialien in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Perleberg, den 10. Sept. 1899. (2464)
Die Direktion der prignitzer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Güterverkehr zwischen Ober-Graslitz und sächsischen Stationen, sowie Gera (Reuss) preuss. Staatsbahn.**

Zum Tarife vom 1. Oktober 1898 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag II in Kraft, der unter anderem neue Frachtsätze für Schwepnitz und Tautenhain enthält.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sowie durch Vermittelung der Stationen zu erhalten.

Dresden, am 12. September 1899. (2465)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. II. Abtheilung.

---

Zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Oktober d. J. die folgenden Nachträge zur Einführung:

1. Zum Heft 2 der Nachtrag II mit ermässigten Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut, ferner mit Frachtsätzen für die neu in den Tarif einbezogenen Stationen Köln-Bocklemünd, Oekoven, Rommerskirchen und Stommeln.
2. Zum Heft 5 der Nachtrag I mit ermässigten Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut und mit sonstigen Aenderungen des Hefts 5.
3. Zum Heft 7 der Nachtrag I mit Frachtsätzen für die Stationen Herne, Löttringhausen, Rüttenscheid und Witten Ost, ferner — unter Aufhebung der betreffenden bisherigen Frachtsätze in den Heften 10 und 20 — für Bocholt, Hörde-Hacheney und Wesel.

Zum 1. November d. J. kommt zu dem deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif ein neues Heft 8 für den Verkehr der Stationen der Direktionsbezirke Hannover und Altona zur Einführung (Preis 20 ₰). Durch dasselbe werden die für diesen Verkehr im Heft 8 vom 1. Oktober 1890 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze, sowie die Frachtsätze des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs 8 für Gardelegen, Rathenow und Stendal im Heft 13 vom 1. August 1896 aufgehoben und ersetzt unter theilweiser geringer Erhöhung der bisherigen Frachtsätze. Weitere Auskunft ertheilt auf Verlangen unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 8. Sept. 1899. (2466)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil II, Heft 10 des Verbands-Gütertarifes.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1899 tritt Nachtrag I in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

München, den 12. Sept. 1899. (2467)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr. Norddeutsch - galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr. Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr. Grenzverkehr Russland-Vorarlberg, einschliesslich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.**
(Ergänzung der Tarifbestimmungen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 werden in den obenbezeichneten Verkehren die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Kartirungswege auf Sendungen nach Russland durch nachstehende Vorschrift ergänzt:

„Für Sendungen nach dem tarifarisch besonders begünstigten russischen Verkehrsgebiete die von den österreichischen Grenzstationen Brody, Podwoloczyska oder Nowosielitza nicht direkt bis zur russischen Bestimmungsstation, sondern zunächst nur nach Radziwilów, Woloczysk oder Russ.-Nowosielitza weiter befördert werden können, wird die ursprüngliche Frachtberechnung nach den im Tarife enthaltenen höheren Frachtsätzen abgeändert.

Die Entrichtung dieser höheren Fracht erfolgt in der Weise, dass bei der Weiteraufgabe der Sendung in der österreichischen Grenzstation nach Radziwilów, Woloczysk oder Russ.-Nowosielitza der Frachtunterschied zwischen dem höheren und dem ermässigten Tarifsatze baar nacherhoben wird.

Es steht jedoch den Parteien auch frei, zur Deckung solcher Frachtunterschiede beim Bahnamte der betreffenden österreichischen Grenzstation eine besondere Kaution zu hinterlegen.

Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe von der Ursprungs- bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russ. Grenzstation, sowie des Frachtbriefduplikates über die von dieser Station aus erfolgte Weiterbeförderung nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Bestimmungsstation, wird der erlegte Frachtunterschied ohne besonderen Antrag von der österr. Grenzstation zurückvergütet oder die hinterlegte Kaution entlastet.

Die Weiterbeförderung derartiger Sendungen von den russischen Grenzstationen muss innerhalb 42 Tagen nach dem Tage des Eintreffens der Sendung in der österr. Grenzstation erfolgen.

Sofern indessen das Gut ohne Verschulden der Partei, beispiels-

weise aus einem von der russischen Zollbehörde abhängigen Grunde erst nach Ablauf der Frist von 42 Tagen weiter befördert werden sollte, so bleibt der Partei das Recht vorbehalten, die billigere Frachtberechnung im gewöhnlichen Reklamationswege in Anspruch zu nehmen. Sollte das Gut etwa nachträglich nach einer nicht in das tarifarisch besonders begünstigte russische Gebiet fallenden Station befördert werden, so wird der Frachtunterschied wieder nacherhoben.“

Wien, am 7. September 1899. (2468)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch - ungarisch - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband. Oesterreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-ungarisch - französischer Eisenbahnverband.**

Eröffnung der Waarenmagazine der kgl. Freistadt Györ (Raab).

Im Monate September 1899 werden die Waarenmagazine der kgl. Freistadt Györ (Raab) dem öffentlichen Verkehre übergeben. Demzufolge ist in den Reexpeditionstabellen der nachstehenden Tarife die Bemerkung unter f) „[vom Zeitpunkte der Eröffnung an]“ zu streichen u. zw.:

1. im Tariftheil III, Heft 2 des österr.-ungar. - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1899 auf Seite 14,
2. im Tariftheil III, Heft 2 des österr.-ungar. - schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Februar 1898 auf Seite 18 und
3. im Tariftheil III, Heft 2 des österr.-ungar. - französischen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899 auf Seite 16.

Wien, am 9. September 1899. (2469)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch - ungarisch - russischer Grenzverkehr.**

(Einführung ermässigter Frachtsätze für Chamottesteine ab Halbstadt.)

Mit Gültigkeit vom 17. September 1899 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Chamottesteinen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege in Kraft:

| Von | nach | Heller pro 100 kg |
|---|---|---|
| Halbstadt | Brody (Bhf.) trs. | 201 |
| „ | Granica trs. bezw. Szczakowka trs. | 105 |
| „ | Podwoloczyska (Bhf.) trs. . . | 222 |

Für die Abfertigung der Transporte sind die einschlägigen Bestimmungen des vom 1. August 1895 gültigen Tarifes, Theil II, Heft 1 für den obenbezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien am 7. September 1899. (2470)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Ost - nordwest - österreichischer Eisenbahnverband.**

Einführung eines Tarifnachtrages zum Tarifhefte 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. November 1899, gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1899 gültigen Tarife Theil II Heft 6 zur Einführung.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für einzelne Artikel in verschiedenen Relationen und Aufhebung der Frachtsätze für Chamotteziegel ab Weidenau-Stadt nach verschiedenen galizischen Stationen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 5 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. September 1899. (2471)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

## 7. Personen- und Gepäckverkehr.

**Preussisch-hessische Staatsbahnen.**

Die nach der besonderen Bestimmung 2 zu § 12 der Verkehrsordnung im Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarif Theil II der preussisch - hessischen Staatsbahnen zulässige Benutzung von Fahrtausweisen über kürzere oder gleichlange Bahnwege findet vom 1. Oktober d. J. ab auch auf den Verkehr mit den Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen und der Wilhelm Luxemburg - Eisenbahn Anwendung. In der genannten Bestimmung werden demgemäss hinter den Worten „und hessischen Staatseisenbahnnetz“ die Worte: „den Reichseisenbahnen in Elsass - Lothringen (einschl. der Wilhelm Luxemburg-Eisenbahnen)“ eingeschaltet.

Die ergänzte besondere Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Erfurt, den 9. September 1899. (2471 a)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preussisch-hessischen Staatsbahnen.

---

## 8. Verdingungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von

16 300 Stück Schwellen aus Tannen- oder Kiefernholz für Stuhlschienenoberbau.

Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Stuhlschwellen“ versehen bis längstens

Freitag, den 22. d. Mts.,
Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der Angebote beginnt.

Bedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Zuschlagsfrist 7 Tage.

Karlsruhe, den 6. Sept. 1899. (2472)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von Befestigungstheilen aus Holz und aus Eisen für Stuhlschienenoberbau und zwar:

62 400 Stück Keile aus Eichenholz von verschiedener Anordnung,
65 000 „ Stuhlnägel aus Eichenholz,
65 000 „ Stuhlnägel aus Schweisseisen,
2 600 „ Keile aus Eisen.

Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis

Freitag, den 29. September d. J.,
Vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen, zu welchem Zeitpunkte die Eröffnung der Angebote beginnt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 7. September 1899. (2473)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

Für die königliche Imprägniranstalt Schwandorf sollen im Wege

allgemeiner schriftlicher Verdingung

13 000 cbm Föhrenstammholz zur Herstellung von Bahnschwellen an den Mindestnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1899 liegen bei dem kgl. Oberbahnamte Weiden, der kgl. Imprägniranstalt Schwandorf und dem Regie- und Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens

Montag, den 2. Oktober l. J.,
Mittags 12 Uhr,

bei dem Regie- und Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr vorgenommen wird.

München, den 9. September 1899. (2474)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der

allgemeinen schriftlichen Verdingung

92 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
15 500 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
72 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse

an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1897 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Regie- und Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens

Mittwoch, den 4. Oktober l. J.,
Mittags 12 Uhr,

bei dem Regie- und Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr vorgenommen wird.

München, den 9. September 1899. (2475)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

Für die kgl. Imprägniranstalt Kirchseeon sollen im Wege

allgemeiner schriftlicher Verdingung

an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden:

28 000 cbm Föhrenstammholz,
3 000 „ Buchen- und Fichtenstammholz,
123 000 Stück Bahnschwellen I. und II. Klasse aus Föhrenholz.

Auf die vorangegebenen Stammholz- und Schwellenmengen kann ganz oder theilweise Preisangebot gestellt werden.

Die besonderen Bedingungen vom September 1899 für die Lieferung der Stammhölzer, sowie der bereits bearbeiteten Schwellen liegen bei dem Regie- und Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV), dann bei dem k. Oberbahnamte Rosenheim und der k. Imprägniranstalt Kirchseeon zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt bis längstens

Dienstag, den 3. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr,

bei dem Regie- und Baumaterialienbüreau eingereicht sein, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Anwesenheit etwa erschienener Anbieter am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, vorgenommen wird.

München, den 9. Sept. 1899. (2476)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

Verdingung von 63 400 kg Zinn in 6 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 26. September 1899, Vormittags 11 Uhr an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagfrist bis 30. September 1899.

Berlin, den 12. September 1899. (2477)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Verdingung der Lieferung von 31 069 cbm Werkstatts-Nutzholz (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Buchen-, Erlen-, Eschen-, Pappel-, Linden-, Nussbaum- und Mahagoniholz) für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann=Saarbrücken und Mainz in 133 Loosen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstatts-Nutzhölzern" versehen bis zum 3. Oktober 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 30. Oktober 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 8. September 1899. (2478)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Lieferung von hölzernen Schwellen.**

Die Lieferung der bis zum 1. Oktober 1900 für die Direktionsbezirke Erfurt und Magdeburg erforderlichen

20 000 Stück eichenen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
112 940 „ kiefernen Bahnschwellen I. und II. Klasse,
11 980 m eichenen Weichenschwellen,
2 030 „ kiefernen Weichenschwellen

soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

5. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Oktober 1899 einschliesslich.

Magdeburg, den 5. September 1899. (2479)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung von Oberbaumaterialien (Schienen und Kleineisenzeug) für die 26 km lange normalspurige Kleinbahn Brandenburg Dom-Röthehof soll vergeben werden.

Angebotsformulare und Bedingungen sind gegen Einsendung von 0,30 ℳ von uns zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 25. September d. J. an uns einzusenden.

Nauen, den 12. September 1899. (2480)
Direktion der Aktiengesellschaft
osthavelländische Kreisbahnen.

---

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung einer eisernen Signalbrücke auf Hauptbahnhof Danzig sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: Angebot auf Herstellung einer eisernen Signalbrücke auf Hauptbahnhof Danzig versehenen Angebote sind bis zum 29. Septbr. d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 12. September 1899. (J2481)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

---

**Lieferung von Reisigholz.**

Die Lieferung von 400 000 Bündel Reisigholz vom 1. April 1900 ab soll getheilt verdungen werden.

Termin hierzu ist auf den 5. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 72 anberaumt. Angebote mit der Aufschrift „Lieferung von Reisigholz" versehen, sind bis zum angegebenen Termin portofrei an unser Centralbüreau Zimmer Nr. 51 einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können ebendaselbst eingesehen bezw. gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Zuschlagfrist 3 Wochen.

Mainz, den 12. September 1899. (2482)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

## 9. Verkauf von Altmaterialien.

**K. württemb. Staatseisenbahn.**

Verkauf von alten Oberbau- etc. Materialien.

Auf dem Bahnhof Heilbronn lagernde

ca. 192 t alte Eisenschienen Profil B (Niederprofil),
„ 1 902 „ alte Eisenschienen Profil C,
„ 446 „ alte Stahlschienen und Stahlabfälle, ungetrennt,
„ 22 „ Eisenlaschen,
„ 389 „ altes Schmiedeisen, ungetrennt,
„ 82 „ altes Gusseisen,
„ 42 „ verbranntes Eisen,
„ 3,8 „ altes Eisenblech,
„ 1 „ alter Eisendraht, ferner
1 alte Drehscheibe mit 8,7 m Durchmesser.

werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Oberbau- etc. Materialien" spätestens bis 2. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr, hierher einzureichen; am gleichen Tage, Nachmittags 3 Uhr, findet die Oeffnung der Angebote statt. (2483RM)

Heilbronn, den 9. September 1899.
K. Oberbaumaterialienverwaltung.

---

## 10. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf alter Wagen bezw. Wagenuntergestelle.**

Die in den Hauptwerkstätten Breslau oberschlesischer Bahnhof, Breslau Freiburger Bahnhof und Lauban stehenden ausgemusterten 3 Stück Personen- und 37 Stück Güterwagen bezw. Wagenuntergestelle sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 28. September d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst verkauft werden.

Angebotsbogen, welche am 28. September d. J., Vorm. 11 Uhr, in unserem Besitze sein müssen, nebst Verkaufsbedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar von unserem techn. Büreau hierselbst, Empfangsgebäude des oberschlesischen Bahnhofs, Zimmer 18 bezogen werden.

Breslau, den 4. September 1899. (2484)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 11. Offene Stellen.

Ein mit dem Tarif- und Verkehrskontrolwesen vertrauter Beamter wird von einer Privatbahn mit nicht unbedeutendem Verkehr als Betriebskontroleur und Vorsteher der Kontrole zum baldigsten Antritt gesucht.

Meldungen sind sofort unter T. R. N. 378 unter Beigabe von Zeugnissen und Lebenslauf und Angabe des Gehaltsanspruchs bei dem kaiserlichen Hauptpostamt in Magdeburg niederzulegen. Diskretion zugesichert. (2485)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 72. | 20. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Ungarn.

Den ältesten Akt ungarischer Eisenbahngesetzgebung bildet der Gesetzartikel XXV vom Jahre 1836 „de utilibus operibus per societates vel privatos struendis“. Dieses Gesetz, welches schon durch die Gesetzgebung der Jahre 1848 und 1867 ausser Geltung kam, stellte nicht allein einen Eisenbahnbauplan über 15, damals als besonders wichtig erkannten Eisenbahnlinien auf, sondern unterzog auch bereits eine Anzahl eisenbahnrechtlicher Fragen der Regelung. § 2 des in Rede stehenden Gesetzartikels weist alle Unternehmer, welche die im Gesetze bezeichneten Eisenbahnlinien oder Theile derselben auf eigene Kosten zu bauen beabsichtigen, an, sich an die betreffenden Munizipien zu wenden. Diese werden verpflichtet, einen Stuhlrichter oder Rathsherrn zu entsenden, dessen Aufgabe es bildet, die Vornahme der technischen Vorarbeiten zu sichern, indem den Feldmessern Schutz gegen jede Behinderung, den Eigenthümern eine auf summarischem Wege festzustellende und einzutreibende Entschädigung für jeden durch die Vorarbeiten verursachten Schaden und wenn die Eigenthümer trotz Schadenersatzes die Vorarbeiten behindern sollten, den Unternehmern entsprechende Brachialgewalt zur Vollendung der Aufnahmen zugesichert werden soll. Dem Mangel eines Enteignungsgesetzes sucht § 3 abzuhelfen, indem er vorschreibt, dass die nach Maassgabe der Entscheidung der obersten Verwaltungsbehörde zu Eisenbahnzwecken nöthigen Grundstücke gegen angemessene Entschädigung dem Eisenbahnunternehmen zu überlassen sind. Die Entschädigung soll durch einen im Wege der Verwaltungsbehörden anzubahnenden Vergleich und falls ein solcher nicht zustande kommen sollte, durch richterliche, auf einen Schätzungsbefund gestützte Entscheidung erfolgen. § 4 des interessanten Gesetzes bestimmt, dass von allen Reisenden und Verfrachtern während der von der obersten Verwaltungsbehörde festgesetzten Zeit dasselbe Personengeld und dieselben Frachtgebühren ohne Unterschied eingehoben werden sollen. § 7 setzt die Steuerfreiheit der zu gründenden Eisenbahnunternehmungen fest. Die Schadenersatzfrage fand ihre Regelung im § 8 dahin, dass der vollkommene Ersatz sowohl der der Unternehmung, als auch der durch die Unternehmung verursachten Schäden, somit die volle Haftpflicht der Eisenbahn ausgesprochen wurde. Gleichzeitig wurde der Unternehmer auch für seine Leute haftbar erklärt.

Nach dem besprochenen Gesetzartikel hat die allgemeine Eisenbahngesetzgebung Ungarns einen grossen Stillstand durchgemacht; die wichtigsten Eisenbahnfragen fanden fortan zumeist nur in den Konzessionsurkunden von Fall zu Fall ihre Regelung. (Die erste Eisenbahnkonzession erhielt in Ungarn am 26. Februar 1836 ein Konsortium unter der Führung des Freiherrn von Sina für die Linie österreichische Grenze-Raab.)

Am 23. März 1848 wurde das ungarische verantwortliche Ministerium ernannt. Graf Szechenyi, der schon seit 1846 mit der Leitung des Kommunikationswesens bei der ungarischen Statthalterei betraut war, trat nunmehr als Kommunikationsminister mit einem vollständigen Eisenbahnprogramm vor den Reichstag. Er bekannte sich als einen entschiedenen Anhänger des Staatsbahnsystemes, zu dessen Gunsten er geltend machte, „dass der Staat billiger baue, dass Privatbahnen nie so billige Frachtsätze den Landesprodukten, der Industrie und dem Handel bieten können wie Staatsbahnen, dass es ferner unbestimmbar sei, welche Interessen die Eisenbahnen berühren und welche Umwälzungen dieselben hervorbringen werden, sowie dass das Reich sein Bestimmungsrecht frei von jeder fremden Beeinflussung aufrecht erhalten müsse und dass Privatunternehmer die Eisenbahnen in fremde Hände und unter fremden Einfluss bringen würden.“

Das Eisenbahnprogramm Szechenyi's wurde vom Reichstage angenommen, und erfloss auf Grund dieses Programmes der Gesetzartikel XXX vom Jahre 1848, betreffend den Ausbau des ungarischen Eisenbahnnetzes. Noch bevor es gelang, dieses Gesetz zur Durchführung zu bringen, trat infolge der politischen Wirren die Sistirung der ungarischen Verfassung ein; damit hörte

vorerst die selbständige Gesetzgebung Ungarns in Eisenbahnsachen auf. Fortan wurden die Eisenbahnrechtsnormen bis zum österreichisch-ungarischen Ausgleiche im Jahre 1867 durch kaiserliche Verordnungen oder solche der Centralregierung in Wien und zwar zumeist übereinstimmend für die österreichischen und ungarischen Länder der Monarchie erlassen, vor allem die mit kaiserlicher Verordnung vom 16. November 1851 verlautbarte, noch gegenwärtig in Kraft stehende Eisenbahnbetriebsordnung.

An dem Staatsbahnsystem wurde in Ungarn auch unter den neuen politischen Verhältnissen vorerst festgehalten. Im Jahre 1854 sah sich jedoch die Regierung, nachdem die Entwickelung des Eisenbahnnetzes bei aller rühmenswerthen Thätigkeit der Staatsverwaltung keine genügenden Fortschritte machte und es nicht möglich schien, den immer dringender werdenden kommerziellen und militärischen Anforderungen in Bezug auf neue Bahnbauten von Staatswegen zu entsprechen, genöthigt, das Staatsbahnsystem auch in Ungarn aufzugeben und durch Reformen in der Eisenbahngesetzgebung sowie durch Gewährung ausserordentlicher Begünstigungen, vor allem durch Zinsengarantien das Privatkapital zum Eisenbahnbau heranzuziehen. Aus diesen Gründen erfloss für Ungarn (und Oesterreich) das Eisenbahnkonzessionsgesetz vom 14. September 1854, durch welches die Privatthätigkeit entschiedener als durch die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen (insbesondere durch Bewilligung einer längeren Konzessionsdauer) zur Anlage neuer Bahnen ermuntert werden sollte. Bei dem System der Konzessionirung von Privatbahnen unter Gewährung von Zinsengarantien verblieb es bis zur politischen Wiedergeburt Ungarns im Jahre 1867.

Als es sich im Jahre 1867 um die Neuregelung des staatsrechtlichen Verhältnisses zwischen Oesterreich und Ungarn handelte, kamen Bestrebungen zum Ausdruck, das Eisenbahnwesen als eine gemeinsame Angelegenheit, somit als Reichsangelegenheit zu behandeln und für dasselbe eine gemeinsame Centralverwaltungsstelle zu schaffen. Diese Bestrebungen würden indessen nicht verwirklicht, und wurde in dem Zoll- und Handelsbündnisse vom Jahre 1867 lediglich ausgesprochen, „dass die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Eisenbahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsgrundsätzen eingerichtet werden sollen, dass insbesondere die Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 und das Betriebsreglement vom Jahre 1863 in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden sollen, insolange sie nicht im gegenseitigen Einverständnisse abgeändert werden.“ Im Zusammenhang mit den Ausgleichsgesetzen vom Jahre 1867 wurde durch ein Uebereinkommen der beiderseitigen Regierungen ausdrücklich anerkannt, dass das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen ausschliesslich von jeder Regierung rücksichtlich der in ihrem Gebiete befindlichen Eisenbahnen geübt werden.

Diese Grundlagen des eisenbahnrechtlichen Verhältnisses zwischen Oesterreich und Ungarn wurden auch bei jeder Erneuerung des Zoll- und Handelsbündnisses aufrechterhalten, und erscheint somit seit 1867 Ungarn in Eisenbahnsachen, von obigen Beschränkungen abgesehen, vollständig autonom.

An dem Eisenbahnsystem wurde in der konstitutionellen Aera der Hauptsache nach vorerst nichts geändert. Wohl wurde schon mit Gesetzartikel XIII vom Jahre 1867 ein Kredit von 60 000 000 fl. der Regierung zum Bau einiger Linien auf Staatskosten bewilligt, und kam es in den 60er Jahren auch zum Ankauf einzelner nothleidender Bahnen durch den Staat. Vorherrschend blieb indessen auch fernerhin — bis zu der um die Mitte der 70er Jahre infolge der Misswirthschaft bei den garantirten Privatbahnen und der wirthschaftlichen Krise des Jahres 1873 energischer erfolgten Aufnahme der Verstaatlichungsaktion — die Konzessionirung von Privatbahnen unter staatlicher Zinsengarantie, ein System, welchem sich die neue Regierung trotz seiner Auswüchse nicht entziehen konnte, da es an den nöthigen Mitteln fehlte, um alle wichtigen Linien auf Staatskosten zu erbauen. Man sorgte jedoch für eine neue Form der Zinsgarantie. Die ungarische Legislative nahm auf Vorschlag des Ministeriums jenes System an, nach welchem die vom Staate zu leistende Zinsengarantie in einer Pauschsumme (und nicht wie früher auf Grund des wirklich verwendeten Anlagekapitals) bemessen wird. Aus der Aufrechterhaltung des Konzessionssystems ergab sich die Nothwendigkeit, gesetzliche Normen über das Konzessionswesen für Ungarn zu schaffen. (Das österreichische Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 hatte für Ungarn mit der Wiederherstellung der ungarischen Verfassung die Geltung verloren.)

Einer der ersten Akte der selbständigen ungarischen Eisenbahngesetzgebung war demnach der mit Ermächtigung des Reichstags unter dem 20. Oktober 1868 erfolgte Erlass eines mit dem österreichischen Eisenbahnkonzessionsgesetze nahezu wörtlich übereinstimmenden Konzessionsregulativs. Dieses und die Eisenbahnbetriebsordnung bilden die Grundlagen für die weitere Ausgestaltung der ungarischen Eisenbahngesetzgebung.

Was das Konzessionsrecht anbelangt, so fanden die Bestimmungen des Konzessionsregulativs insbesondere durch die Vizinalbahngesetze vom Jahre 1880 und 1888 zeitgemässe Ergänzungen. Während nach dem ungarischen Konzessionsregulativ für die Konzessionirung von Dampfbahnen ein Gesetz erforderlich ist, haben die Vizinallokalbahngesetze die Konzessionirung der unter diese Gesetze fallenden Bahnen in den Wirkungskreis des Ministeriums gestellt. Von diesem Grundsatze stellen indessen die Vizinalbahngesetze einige Ausnahmen fest, indem durch sie die Konzessionirung solcher Linien der Gesetzgebung vorbehalten ist, welche eine Fortsetzung der Hauptbahnen in ihren Hauptlinien bilden, schon im Betriebe befindliche Eisenbahnen verbinden, unmittelbar bis zur Landesgrenze führen oder zwischen einer Bahn und einer mit Dampfschiffen befahrenen Wasserstrasse eine unmittelbare Verbindung herstellen.

Durch die Vizinalbahngesetze erfuhr das Konzessionsregulativ noch eine weitere wesentliche Ergänzung rücksichtlich des staatlichen Einlösungsrechtes. Diesbezüglich fehlt es im Konzessionsregulativ an Bestimmungen, und wurden infolge dessen die Bedingungen der Einlösung in den Konzessionsurkunden fallweise geregelt. Durch die Vizinalbahngesetze erfolgte eine einheitliche Regelung des staatlichen Einlösungsrechtes für die unter dieses Gesetz fallenden Bahnen; das Einlösungsrecht tritt nach Ablauf von 30 Konzessionsjahren ein. Als Einlösungsbetrag gilt in den ersten 10 Jahren das festgesetzte Kapital, später der zu 5 % kapitalisirte Werth des fünfjährigen Durchschnittserträgnisses.

An dieser Stelle sei erwähnt, dass der Gesetzartikel XXIV vom Jahre 1883 (s. g. Sequestrationsgesetz) das nach dem Konzessionsregulativ auf Fälle von Zuwiderhandlungen gegen Konzessionsbestimmungen, gegen die Betriebsordnung oder gegen behördliche Aufträge eingeschränkte Recht der Regierung zur Sequestrirung einer konzessionirten Bahn — gegenüber subventionirten Bahnen — im Interesse der staatlichen Verkehrspolitik entsprechend erweiterte und zugleich Bestimmungen über die Deckung von Betriebskostenabgängen durch den Staat traf.

Nach dem Konzessionsregulativ ist nur bei der Anlage von Bahnen für den öffentlichen Verkehr die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowie die Ertheilung der Konzession erforderlich. Die nicht dem öffentlichen Verkehr, sondern nur privaten Verkehrszwecken dienenden Eisenbahnen dürfen dagegen nach dem Konzessionsregulativ auf eigenem Grund und Boden oder mit Einwilligung des Grundbesitzers auf Grund einer einfachen Baubewilligung, welche der Handelsminister ertheilt, gebaut werden. Die den öffentlichen Bahnen obliegenden Verpflichtungen finden auf solche Bahnen ebenso wenig Anwendung, wie die den öffentlichen Bahnen eingeräumten Begünstigungen, insbesondere das Enteignungsrecht. Dasselbe gilt im allgemeinen von den Privatanschlussbahnen.

Für transportable Feldbahnen ist nach einer Verordnung vom Jahre 1886 lediglich die Anmeldung beim Vizegespan erforderlich. Wenn eine solche Bahn auch fremden Grund in Anspruch nimmt, so ist eine Vorkonzession sowie der Nachweis der Berechtigung der Grund- und Strassenbenutzung dem Vizegespan auszuweisen, welcher auch die polizeibehördliche Genehmigung ertheilt. Berührt die Bahn mehrere Munizipien, so steht das Genehmigungsrecht dem Minister zu. Für Bergbahnen ertheilt die Konzession im Sinne des allgemeinen Berggesetzes die politische Behörde, für die das Bergwerk mit der nächsten Strasse (Eisenbahn, Fluss) verbindende Eisenbahn aber nach dem Vizinalbahngesetz der Handelsminister.

Sollen Privatanschlussbahnen für einen beschränkten öffentlichen Verkehr eingerichtet werden, so wird die Genehmigung nach einer Verordnung vom Jahre 1883 mittelst Konzessionsurkunde auf höchstens zehn Jahre und mit den für Vizinalbahnen normirten Erleichterungen ertheilt, kann jedoch nach Ablauf der zehn Jahre verlängert werden.

Für Strassen-, Zahnrad- und Seilbahnen in Budapest gelten nach einer Verordnung vom 2. November 1887 gewisse Abweichungen von dem sonstigen Konzessionsverfahren, durch welche der Stadt eine entsprechende Einflussnahme gewahrt wurde.

Was die Gesetzgebung über den Eisenbahnbau anbelangt, so seien vor allem das Enteignungsgesetz sowie das Gesetz über Eisenbahnbücher genannt. Die Regelung des Enteignungswesens erfolgte zunächst durch Gesetzartikel LV 1868 und Gesetzartikel LVI desselben Jahres für das Gebiet der Städte Ofen und Pest. Der erstere Gesetzartikel bestimmte ausdrücklich jene Fälle, in welchen eine Enteignung stattfindet. Auf diese hatte nur eine bereits konzessionirte Unternehmung das Recht. Gegenstand der Enteignung, welche auf Grund eines Enteignungsplanes erfolgte, bildeten nur unbewegliche Sachen. Falls die gütliche Einigung nicht zustande kommen konnte, wurden auf Grund eines durch die Komitatsbehörden geleiteten Verfahrens Ermittelungen durchgeführt, welche der richterlichen Bemessung der Entschädigungssummen zur Grundlage dienten. Das zuständige Gericht entschied auf Grund der Schätzung durch Sachverständige. Für auf beschränkte Dauer zu errichtende Eisenbahnen (Privatanschlussbahnen) war eine zeitweilige Enteignung vorgesehen. Aehnlich, jedoch mit den durch die städtische Autonomie gebotenen Abweichungen war auch das Vorgehen nach Gesetzartikel LVI vom Jahre 1868. Da sich die Mängel dieser Gesetze und namentlich der getrennten Regelung des Enteignungsverfahrens in der Hauptstadt und ausserhalb derselben immer mehr fühlbar machten, wurde im Jahre 1880 zu einer Reform geschritten, welche zu der Schaffung des Gesetzartikels XLI vom Jahre 1881, des noch jetzt in Kraft stehenden Enteignungsgesetzes, führte. Das neue Gesetz enthält gegenüber dem früheren Rechtszustande folgende Verbesserungen:

Die Aufzählung der Enteignungsfälle hört auf und kann die Enteignung nunmehr für öffentliche Unternehmungen im allgemeinen ertheilt werden. Nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen mit Ausschluss der Privatanschlussbahnen können das Recht der Enteignung erhalten, hingegen kann sie nicht nur für neue Unternehmungen, sondern auch zur Weiterentwickelung von bestehenden beansprucht werden. Die Enteignung, welche sich bisher nur auf unbewegliche Sachen bezog, soll sich auch auf Rechte, namentlich im Interesse des reisenden Publikums auf das Schankrecht zu Gunsten der Eisenbahnen erstrecken. Die Gerichte werden bei Erkennung der Entschädigungssummen von den Fesseln der Sachverständigenschätzung befreit. Das System der zeitweiligen Enteignung wird eingeschränkt. In Fällen von vis major wird die rasche Besitznahme von Grundstücken, welche für die Wiederherstellung des Verkehres nöthig sind, zugesichert. Das Enteignungsverfahren wird im ganzen Lande, die Hauptstadt mit inbegriffen, übereinstimmend geregelt. Im engen Zusammenhang mit dem Enteignungsrecht entwickelte sich auch die auf das Eisenbahnbücherwesen bezügliche Gesetzgebung. Die grundlegenden Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzes (Gesetzartikel I vom Jahre 1868) stehen noch in voller Rechtskraft, nur das Verfahren erlitt in einigen Punkten eine Aenderung. Die Grundidee des Gesetzes bildet die Schaffung des einheitlichen Grundbuches für alle dem staatlichen Heimfallsrecht unterliegenden Eisenbahnen des Landes. Jede Eisenbahn bildet eine bücherliche Einheit. Das Grundbuch besteht aus einem Hauptblatt, soviel Besitzblättern, als das Unternehmen Gemeindegemarkungen berührt und dem Lastenblatt. Die Eintragung erfolgt auf Grund des sogen. Authentikationsverfahrens. Dieses Verfahren wurde theils den Aenderungen des Enteignungsgesetzes entsprechend, theils um dem in § 1 Gesetzartikel I vom Jahre 1868 bezeichneten Zwecke zu dienen, nämlich: den Immobiliarbesitz der Eisenbahnen kreditfähiger zu gestalten, durch Gesetzartikel LXI vom Jahre 1881 abgeändert und ergänzt. Laut diesem Gesetze ist nunmehr jede Bahn 30 Tage nach erfolgter Abnahme einzutragen, falls der Staat das Heimfallsrecht geniesst. Die Eintragung erstreckt sich auf vertragsmässig oder im Enteignungswege erworbene Grundstücke und alle Baulichkeiten, welche mit dem Betrieb im Zusammenhang stehen und nach der Konzessionsurkunde dem Staate anheimfallen, ferner auf alle Aenderungen des ursprünglichen Zustandes. Eine wichtige Ergänzung enthält das Gesetz in Bezug auf die Eintragung des Servitutsrechts zu Gunsten von Lokalbahnen auf öffentlichen Strassen und Schutzdämmen, ferner regelt es die Zwangsvollstreckung gegen Eisenbahnen. Diese und ihr Zugehör, zu denen Fahrbetriebsmittel, Materialien und Kassenbestände gehören, unterliegen nur als eine Einheit der Zwangsvollstreckung. Mit der Zwangsvollstreckung ist die Sequestration der Eisenbahn von Gerichtswegen anzuordnen und beim Handelsminister um die Bestellung eines Sequesterkurators anzusuchen. Das so abgeänderte Eisenbahnbüchergesetz hat sich gut bewährt und ist in vielen Beziehungen auch in der ausländischen Gesetzgebung berücksichtigt worden. Es bildet eine Stütze des Kredits der ungarischen Eisenbahnen.

Noch ist aus dem Gebiete des Bauwesens das Strassengesetz (Gesetzartikel I vom Jahre 1890) zu nennen, welches im III. Abschnitte die Frage der Eisenbahnzufahrtstrassen sowie die Inanspruchnahme von öffentlichen Strassen für Zwecke der Vizinalbahnen regelt (einschlägige Bestimmungen sind auch in den Vizinalbahngesetzen enthalten). Die Anlage von Pferdebahnen auf öffentlichen Strassen behandelt eine Ministerialverordnung vom Jahre 1869.

Die wasserrechtlichen Fragen, namentlich bezüglich der von der Bahn berührten Wasserläufe, Inundationsgebiete und Heilquellen, sind durch das Wasserrechtsgesetz (Gesetzartikel XXXIII vom Jahre 1885) geordnet. Bezüglich der beim Bahnbau berührten Kunstdenkmäler trifft der Gesetzartikel XXXIX vom Jahre 1884 Verfügung.

Im übrigen ist das Eisenbahnbaurecht in Ungarn nicht systematisch geregelt und sind lediglich durch eine Reihe von Einzelverordnungen einschlägige Verfügungen getroffen worden (so über die Einrichtung und Behandlung der Pläne, die Mitwirkung der Ortsbehörden beim Bau, die technisch-polizeiliche Prüfung und Abnahme der Bahn, die Einrichtung der Fahrbetriebsmittel usw.). Die Grundsätze für die bauliche Anlage der Vizinalbahnen sind gleichfalls in einer besonderen Verordnung niedergelegt.

(Schluss folgt.)

## Die französische Verordnung über den Selbstfahrerverkehr.

Am 14. April d. J. hat das französische „Journal officiel" die neue Verordnung über den Selbstfahrerverkehr in Frankreich veröffentlicht, welche vom Präsidenten der Republik auf den Bericht der Minister des Innern und der öffentlichen Arbeiten und nach Anhörung des Staatsrathes herausgegeben ist. Wir haben in dieser Zeitung mehrfach Mittheilungen über die Entwickelung des Selbstfahrerwesens in Frankreich gebracht und glauben daher unsere Leser auch über den Inhalt der neuen Verordnung nach der Veröffentlichung im „Journal des transports" vom 22. April d. J. unterrichten zu sollen. Frankreich behauptet auch mit dieser Verordnung seine Führerstellung in der Bewegung, welche auf ausgedehnteste Verwerthung der Selbstfahrer für Privatzwecke wie für den öffentlichen Verkehr abzielt. (Vergl. auch die Mittheilung über den ersten öffentlichen Selbstfahrerbetrieb in Frankreich in Nr. 3 S. 89 d. Ztg.)

Von den 35 Artikeln der Verordnung sind die Art. 2 bis 35 nach drei Abschnitten und sieben Titeln gruppirt.

Art. 1 stellt den sachlichen Geltungsbereich der Verordnung dahin fest, dass den Bestimmungen desselben alle Fahrzeuge mit mechanischem Motor unterliegen, welche öffentliche Wege benutzen und nicht auf Schienen laufen.

Abschnitt I (Titel 1 bis 3 Art. 2 bis 16) behandelt die einzeln verkehrenden Selbstfahrer, mag der Motor auf besonderem Vordergestell bezw. auf einem Drehgestell angebracht sein oder nicht. Abschnitt II (Titel 4 bis 6 Art. 17 bis 28) befasst sich mit solchen Selbstfahrern, welche andere Fahrzeuge schleppen, und Abschnitt III (Titel 7 Art. 29 bis 35) enthält allgemeine Anordnungen.

Die Abschnitte I und II geben in den Titeln 1 bezw. 4 Sicherheitsvorschriften, in den Titeln 2 bezw. 5 Anweisungen über die Inbetriebnahme, in den Titeln 3 bezw. 6 desgleichen über Führung und Verkehr. Im einzelnen wird folgendes bestimmt:

### Abschnitt I Titel 1.

Alle Behälter, Röhren und sonstigen Theile, welche bestimmungsmässig explosible oder leicht entzündbare Stoffe enthalten, müssen so eingerichtet sein, dass eine Explosion oder ein Brand infolge Entweichens oder Herabfallens dieser Stoffe nicht entstehen kann. Die Benutzung des Motors darf keinerlei Gefahr mit sich bringen, die Pferde nicht erschrecken und keine lästigen Gerüche verbreiten. Die zur Handhabung bestimmten Theile müssen so angebracht sein, dass der Führer durch deren Bedienung an der unaufhörlichen Ueberwachung des Weges nicht behindert wird. Nichts darf dem Führer die Aussicht nach vorn verdecken und die Anzeigevorrichtungen, welche er zu beobachten hat, müssen zweckmässig untergebracht und bei Dunkelheit beleuchtet sein.

Das Fahrzeug soll der Steuervorrichtung mit Sicherheit folgen und sich leicht in Krümmungen mit kleinem Halbmesser drehen. Die Steuervorrichtungen sollen alle erwünschte Gewähr für Dauerhaftigkeit bieten. Diejenigen Selbstfahrer, welche mehr als 250 kg Leergewicht haben, sollen mit Einrichtungen versehen sein, welche das Rückwärtslaufen gestatten.

Das Fahrzeug muss mit zwei ausreichend wirksamen Bremssystemen ausgestattet sein, deren jedes imstande sein soll, selbstthätig die Bewegung des Motors zu hemmen oder zu beherrschen. Wenigstens eines dieser Systeme muss unmittelbar auf die Räder oder auf Scheiben wirken, die mit den Rädern in unmittelbarer fester Verbindung stehen und muss fähig sein, augenblicklich die Räder zu bremsen. Falls der Motor des Fahrzeuges auf einem vorderen Drehgestell untergebracht ist, muss ein Bremssystem dem Führer zur Verfügung stehen, welches auf die Hinterräder wirkt.

Die Feststellung, dass die Selbstfahrer den vorstehenden Bedingungen entsprechen, erfolgt durch die Bergwerksbehörden auf Ansuchen des Fabrikanten oder Eigenthümers. Sofern die Fahrzeuge in Frankreich gebaut sind, hat der Fabrikant die Feststellung nur für jeden Selbstfahrertypus nachzusuchen, nach welchem er Fahrzeuge hergestellt hat oder herstellen will. Die Fahrzeuge fremder Herkunft müssen einzeln in Frankreich vor der Inbetriebnahme geprüft werden und zwar an der Stelle des Staatsgebietes, die der Eigenthümer bezeichnet.

Sobald der mit der Prüfung beauftragte Beamte festgestellt hat, dass das vorgeführte Fahrzeug den Bestimmungen des Reglements entspricht, stellt derselbe über seine Untersuchungen eine Niederschrift aus, von welcher eine Ausfertigung, je nach Umständen, dem Führer oder dem Eigenthümer ausgehändigt wird. Der Fabrikant hat die Befugniss, solche Fahrzeuge, deren Bauart als vorschriftsmässig anerkannt ist, in beliebiger Anzahl dem Publikum auszuliefern. Jedem Fahrzeuge ist aber in der Serie (Typenreihe), welcher es angehört, eine Ordnungsnummer zu geben und dem Käufer ist eine Abschrift der die Bauart festsetzenden Niederschrift auszuhändigen und eine Bescheinigung, dass das gelieferte Fahrzeug von der bezeichneten Bauart ist.

Jedes Fahrzeug muss in auffälligen Buchstaben den Namen des Fabrikanten, die Typenbezeichnung und die Ordnungsnummer, sowie den Namen und Wohnsitz des Eigenthümers tragen.

Sollte der zuständige Beamte die Abgabe der Bescheinigung, dass das Fahrzeug vorschriftsmässig ist, verweigern, so können die Betheiligten bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten Berufung einlegen, der nach Einholung des Gutachtens der Centralkommission für Dampfmaschinen zu entscheiden hat.

### Titel 2.

Jeder Eigenthümer eines Selbstfahrers muss, bevor er denselben auf öffentlichen Strassen in Betrieb setzt, dem Präfekten des Departements, in welchem er wohnt, gegen Empfangsschein eine Erklärung abgeben, die unverzüglich der Bergwerksbehörde auszuliefern ist. Die Erklärung soll den Namen und Wohnsitz des Eigenthümers enthalten; eine Abschrift der oben erwähnten Niederschrift ist beizufügen. — Die in einem Departement abgegebene Erklärung hat in ganz Frankreich Gültigkeit.

### Titel 3.

Niemand darf einen Selbstfahrer führen, der nicht im Besitze eines vom Präfekten seines Wohnsitzes ausgestellten Befähigungszeugnisses ist, das erst auf zustimmende Aeusserung der Bergwerksbehörde abgegeben werden darf. Eine besondere Form des Befähigungszeugnisses soll für die Führer von Motorfahrrädern mit weniger als 150 kg Gewicht eingeführt werden. Der Führer eines Selbstfahrers ist verpflichtet, jedesmal auf Erfordern eines zuständigen Beamten sein Befähigungszeugniss und den oben angeführten Empfangsschein über die das Fahrzeug betreffende Erklärung vorzuzeigen.

Die verschiedenen Theile des Bewegungsmechanismus, die Sicherheitsapparate, die Lenkvorrichtung, die Bremsen und ihre Bethätigungsvorrichtungen, wie die Bewegungsübertragungen und die Achsen sollen dauernd in gutem Zustande erhalten werden Der Führer muss durch häufige Benutzung den wirksamen Zustand der beiden Bremssysteme prüfen und die Geschwindigkeit des Fahrzeuges stets völlig derart beherrschen, dass die Fahrt jedesmal verlangsamt oder eingestellt werden kann, wenn ein Unfall, eine Unordnung oder eine Störung des Verkehres zu befürchten ist. — Die Geschwindigkeit muss an engen oder dichtbesetzten Stellen auf die eines Fussgängers ermässigt werden. Keinenfalls darf die Geschwindigkeit das Maass von 30 km in der Stunde auf freiem Felde, von 20 km in bewohnten Orten überschreiten, abgesehen von der im Abschnitt III Titel 7 vorgesehenen Ausnahme. — Die Annäherung des Fahrzeuges muss nöthigenfalls durch ein Horn signalisirt werden. Jeder Selbst-

fahrer ist bei Dunkelheit vorn mit einem weissen und einem grünen Licht zu versehen.

Der Führer darf das Fahrzeug niemals verlassen, ohne die zur Verhütung von Unfällen, von unzeitigem Anfahren und von Geräuschen des Motors nöthigen Vorsichtsmaassregeln getroffen zu haben.

Abschnitt II Titel 4.

Selbstfahrer, welche andere Fahrzeuge schleppen sollen, dürfen auf öffentlichen Wegen erst in Betrieb genommen werden, wenn sie bezüglich der Bewegungs- und Uebertragungs-, der Brems- und Lenkvorrichtungen den in Abschnitt I gegebenen Vorschriften entsprechen. Unabhängig von den ebenda vorgesehenen Bremsvorrichtungen muss jedes gezogene Fahrzeug mit einem ausreichend und schnell wirksamen Bremssystem versehen sein, das entweder durch den Führer des Motors von seinem Stande aus oder durch einen besonderen Führer zu bedienen ist.

Die gezogenen Fahrzeuge sollen in augenfälligen Buchstaben Namen und Wohnort des Eigenthümers tragen. Jeder zum Schleppen anderer Fahrzeuge bestimmte Selbstfahrer darf erst auf Grund einer nach gutachtlicher Aeusserung der Bergwerksbehörde ertheilten Ermächtigung des Präfekten in Betrieb genommen werden. Der zu diesem Zwecke bestimmte Beamte soll den Selbstfahrer genau untersuchen und nöthigenfalls durch Probefahrten feststellen, dass der Selbstfahrer für den Betrieb, welchem er dienen soll, ohne Gefahr Verwendung finden kann. Die ausgestellte Ermächtigung soll für alle Departements Gültigkeit haben.

Titel 5.

Niemand darf in einem Departement Selbstfahrer, die andere Fahrzeuge schleppen, in Betrieb nehmen, ohne eine vom Präfekten auszustellende Genehmigung, welche erst nach gutachtlicher Aeusserung der für die berührten Strassen und Wege zuständigen Oberingenieure zu ertheilen ist.

Das diesbezügliche Gesuch muss die Strassen und Wege, welche der Antragsteller zu benutzen beabsichtigt, das Gewicht des Selbstfahrers, dasjenige eines jeden Fahrzeuges im beladenen Zustande und die grösste Achsbelastung, die gewöhnliche Zusammensetzung der Züge und ihre Gesammtlänge angeben. Die genehmigende Verfügung soll die besonderen Sicherheitsvorschriften enthalten, denen abgesehen von den allgemeinen Bestimmungen dieser Verordnung der Antragsteller sich zu unterwerfen hat.

Die Betheiligten können gegen die Entscheidung des Präfekten bei dem Minister der öffentlichen Arbeiten Berufung einlegen, der laut Bericht der Centralkommission für Dampfmaschinen entscheiden wird.

Titel 6.

Bei Dunkelheit hat jeder Zug ausser dem in Titel 3 vorgeschriebenen weissen und grünen Licht am Schlusse ein rothes Licht zu führen. Die Geschwindigkeit darf auf freiem Felde nicht über 20 km, in bewohnten Ortschaften nicht über 10 km in der Stunde betragen. Wenn die Bremsen der Anhängewagen nicht von dem Führer des Motors bedient werden, muss die Handhabung dieser Bremsen besonderen Bediensteten anvertraut werden, deren Zahl sich nach der Länge und Belastung des Zuges, den Neigungen der Strecke und der Fahrgeschwindigkeit zu richten hat.

Durch die Aufstellung der Züge auf öffentlichen Wegen darf keinenfalls der sonstige Verkehr beeinträchtigt noch der Zugang zu den Grundstücken gesperrt werden. Für den öffentlichen Personenverkehr müssen die Haltestellen in der Genehmigungsverfügung des Präfekten bezeichnet sein.

Bezüglich des Ganges, der Führung und Unterhaltung des Motorwagens wie der Anhängewagen finden die Bestimmungen des Abschnittes I sinngemässe Anwendung.

Den einzeln verkehrenden Selbstfahrern sollen diejenigen gleichgeachtet werden, welche kleine Wagen ziehen, deren Gewicht einschliesslich der Reisenden 200 kg nicht übersteigt, vorausgesetzt, dass die Bremsen zur wirksamen Bedienung des Ganzen geeignet sind.

Abschnitt III Titel 7.

Unabhängig von den Bestimmungen dieser Verordnung unterliegen die Selbstfahrer den strassen- und wegepolizeilichen Vorschriften. Die Vorrichtung, welche als Kraftquelle dient, ist den wegen gleichartiger Vorrichtungen erlassenen oder zu erlassenden Verordnungen unterworfen.

Wettfahrten mit Selbstfahrern sollen auf öffentlichen Strassen nur mit ausdrücklicher Genehmigung aller betheiligten Präfekten nach vorgängiger Aeusserung der Chefs der Wegebehörden stattfinden. Diese Genehmigung entbindet jedoch die Veranstalter solcher Wettfahrten nicht von der Verpflichtung, mindestens acht Tage vorher die Zustimmung des Maire jeder einzelnen betheiligten Gemeinde einzuholen. Auf freiem Felde darf hierbei zwar die Geschwindigkeit mehr als 30 km betragen, keinenfalls aber in bewohnten Ortschaften mehr als 20 km in der Stunde. Nach zweimaliger Uebertretung der Vorschriften der Verordnung im Laufe eines Jahres können die nach Titel 3 ausgestellten Befähigungszeugnisse durch Verfügung des Präfekten nach Anhörung des Inhabers und der Bergwerksbehörde zurückgezogen werden.

Die Uebertretungen werden durch Niederschriften festgestellt und vor die zuständigen Gerichte gebracht entsprechend den gültigen oder zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen. — Die den Departementspräfekten ertheilten Befugnisse werden in gleicher Weise vom Polizeipräfekten in seinem Dienstbereiche ausgeübt.

Der Umstand, dass man in Frankreich den Zeitpunkt einer allgemeinen gesetzlichen Regelung des Selbstfahrerverkehres für gekommen erachtet hat, zeugt für die weite Verbreitung, zu welcher dies moderne Verkehrsmittel dort bereits gelangt ist. Die Verordnung legt der weiteren Entwickelung des Selbstfahrerwesens keine unzulässigen oder lästigen Beschränkungen auf, schützt aber einerseits das Publikum vor Gefahren, andererseits die am Selbstfahrerwesen interessirten Kreise vor zu weitgehenden Forderungen der örtlichen Polizeibehörden. Da indessen die Technik der Selbstfahrer zu einem auch nur vorläufigen Abschlusse noch nicht gekommen ist, so sind recht verschiedene Auslegungen über die Zulässigkeit der einzelnen Typen und die Befähigung der Führer seitens der Provinzialbehörden (Bergwerks- und Wegebeamten sowie Präfekten) auch nach der neuen Verordnung wohl zu erwarten, denen gegenüber der Minister der öffentlichen Arbeiten im allgemeinen Interesse voraussichtlich öfter ausgleichend zu wirken haben wird. Vielleicht drängen auch die allgemeinen politischen Verhältnisse Frankreichs mit ihrem häufigen Personenwechsel in den obersten Staatsämtern mehr dahin, derartige Angelegenheiten im Wege der Gesetzgebung zu regeln und dem persönlichen Ermessen wenigstens in den Hauptpunkten zu entziehen, als dies in Ländern mit grösserer Stetigkeit in der Verwaltung der Fall ist.

Bei uns liegt allem Anscheine nach bisher kein Bedürfniss vor, eine für das ganze Staatsgebiet gültige Verordnung, betreffend die Selbstfahrer, zu erlassen.

Bromberg, im September 1899. Struck.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

**— Zur Ausstattung des Harzes mit Eisenbahnen.** Nach der kürzlich erfolgten Fertigstellung der Südharzbahn gehört der Harz gegenwärtig zu denjenigen deutschen Gebirgen, welche im Verhältniss zur Grösse das ausgedehnteste Eisenbahnnetz aufzuweisen haben. Die nunmehr im vollen Betriebe befindlichen sieben eigentlichen Harzlinien, nämlich die Harzquerbahn Wernigerode-Nordhausen, die Brockenbahn, die Strecke Blankenburg-Tanne, Gernrode-Harzgerode-Hasselfelde, Walkenried-Braunlage-Tanne (Südharzbahn), Scharzfeld-St. Andreasberg und Goslar-Zellerfeld haben, wie die „Wes.-Ztg." feststellt, insgesammt eine Länge von 236 km. Mit Ausnahme der Linie Blankenburg-Tanne sind sie alle als reine Adhäsionsbahnen eingerichtet. Die Bahn Blankenburg-Tanne, die bereits 1885/86 gebaut ist, hat die komplizirteste Einrichtung aufzuweisen, da bei derselben zuerst das System Abt zur Anwendung gekommen ist, welches Zahnrad- und Adhäsionsbetrieb in der Weise vereinigt, dass die stärkeren Steigungen unter Zuhilfenahme einer zwischen den Schienen eingelegten Zahnstange überwunden werden. So ist die Bahn imstande Steigungen von 1:16,66 hinaufzufahren. Die höchste Höhe erreicht die Brockenbahn mit 1 129,3 m auf dem Brockengipfel, es folgt die Südharzbahn mit 607,5 m auf der Wasserscheide von Weser und Elbe, während die übrigen Linien eine Höhe von 500 m nahezu erreichen oder überschreiten.

**— Truppentransporte aus Anlass der Kaisermanöver.** Die grossen Kaisermanöver des XIII., XIV. und XV. Armeekorps und der beiden Kavalleriedivisionen A und B haben am 13. d. Mts. etwa um 1 Uhr Nachmittags ihr Ende genommen. Schon um 2 Uhr am gleiche Tage begann die Einschiffung der Truppen zur Rückbeförderung nach den Garnisonen. Von den Stationen Stuttgart Nordbahnhof, Zuffenhausen, Kornwestheim, Ludwigsburg, Bietigheim, Beihingen, Gr.-Sachsenheim, Cannstatt, Kornthal, Ditzingen, Leonberg waren in der Zeit von 3 bis 11.35 Nachm. 46 Militärsonderzüge abzufertigen. Mit diesen Zügen wurden 1 868 Offiziere, 51 772 Mannschaften, 1 566 Pferde, 70 Fahrzeuge, 495 Fahrräder, 511 t Gepäck befördert. Die Militärzüge liefen über die Linien Stuttgart Nordbahnhof-Eutingen-Immendingen, Zuffenhausen-Calw-Pforzheim und Calw-Hochdorf-Hausach, Zuffenhausen-Bretten, Kornwestheim-Plochingen-Immendingen und Plochingen-Ulm-Niederbingen, Beihingen-Crailsheim-Mergentheim, Beihingen-Bietigheim-Heilbronn und Cannstatt-Gmünd. Sämmtliche 46 Militärzüge, zu welchen im ganzen 1 909 Eisenbahnwagen erforderlich waren, sind zur planmässigen Zeit abgegangen und rechtzeitig am Zielpunkt bezw. an den württembergisch-badischen Uebergangsstationen eingetroffen; gewiss ein glänzendes Zeugniss von der Leistungsfähigkeit des württembergischen Eisenbahnbetriebes, zumal die Schwierigkeiten infolge der kurze Zeit vorher erst bekannt gewordenen Vorrückung der Transporte um 24 Stunden nicht gering waren. Störungen fahrplanmässiger Personenzüge sind nicht vorgekommen, auch die Güterannahme und Abfuhr erlitt mit Ausnahme der Militärverladestationen keine Unterbrechung, nur der Güterzugverkehr war am 13. d. Mts. so wie an Sonntagen eingestellt. Am 14. d. Mts. waren 15 weitere Militärzüge von den Stationen Ditzingen, Leonberg, Zuffenhausen, Kornwestheim, Ludwigsburg, Bietigheim, Walheim und Lauffen a/Nekar abzufertigen zur Beförderung weiterer 122 Offiziere, 2 837 Mannschaften, 1 250 Pferden, 99 Fahrzeugen und 62 Fahrrädern.

— Für den 20. d. Mts. ist die Eröffnung der 10,76 km langen Bahnstrecke **Walldürn-badisch-bayerische Landesgrenze** (-Amorbach) in Aussicht genommen. Die neue Bahnstrecke, die vollspurig hergestellt ist, bildet die Fortsetzung der Seitenlinie Seckach-Walldürn der Odenwaldbahn und setzt sich von der Landesgrenze als bayerische Staatsbahnstrecke nach Amorbach fort, wo sie an die Strecke Amorbach-Miltenberg bezw. Aschaffenburg anschliesst. An der badischen Theilstrecke liegen die Stationen Gerolzahn und Rippberg.

— Nach dem Geschäftsbericht für 1898/99 betrugen die Betriebseinnahmen sämmtlicher Strecken der **süddeutschen Eisenbahngesellschaft** 3 792 349 ℳ (gegen 3 215 624 ℳ im Vorjahre), die Betriebsausgaben 2 225 324 (1 891 241) ℳ, der Ueberschuss 1 567 024 ℳ; hierzu tritt die Dividende der Mainzer Strassenbahn mit 44 000 (33 000) ℳ, mithin beläuft sich der Gesammtüberschuss des Unternehmens auf 1 611 024 (1 354 648) ℳ, der sich durch 3 112 ℳ Vortrag und 86 676 ℳ Zinsen aus den Beständen auf 1 700 813 ℳ erhöht. Hiervon gehen ab für Reserven 258 844 (237 600) ℳ, für den Anleihedienst 505 728 (461 583) ℳ, für Abgaben und Steuern 17 038 (13 780) ℳ, sodass zur Verfügung der Generalversammlung 919 200 (644 641) ℳ verbleiben. Die Verwendung dieses Betrages wird wie folgt beantragt: 6 (7) % Dividende auf 14 400 000 (8 600 000) ℳ Aktien = 864 000 (602 000) ℳ, Gewinnantheile 49 312 (39 529) ℳ und Vortrag 5 888 ℳ. Das im vergangenen Jahre im Vergleich zum Vorjahre erzielte Mehr ist, wie der Bericht bemerkt, auf eine weitere günstige Entwickelung des Verkehres auf fast allen Strecken zurückzuführen.

**— Der IX. Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine** trat am Vormittag des 15. d. Mts. im Vereinshause zu Dresden zusammen. Erschienen waren zur Eröffnung des Verbandstages der „Dresdner Zeitung" zufolge eine grössere Anzahl Ehrengäste, darunter Vertreter des sächsischen Finanzministeriums und der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen sowie der Dresdener Verkehrsinstitute, Beamtenvereinigungen usw. Seitens des Eisenbahnsekretärs Fischer-Dresden wurden die erschienenen Ehrengäste, unter denen sich u. a. die Herren Geheimer Finanzrath Donath-Dresden, Oberfinanzrath von Seydewitz, Geheimer Baurath Bergmann, Finanzrath Nobe-Dresden und Baurath Thieme-Gormann befanden, und die Abgeordneten auf das Herzlichste bewillkommnet, worauf Rechnungsinspektor Anders-Dresden über „Die Ausbildung der mittleren Eisenbahnbeamten" einen eingehenden Vortrag hielt. In demselben betonte er ganz besonders, dass die zum Eisenbahndienst von den höheren Schulen Kommenden durchaus nicht immer das geeignete Beamtenmaterial abgäben. Die jungen Leute hätten nicht die nöthige praktische Vorbildung, und es bedürfe erst längerer Zeit, ehe sie soweit seien, dass sie die nöthigen praktischen Fertigkeiten erlangten. Die bei Rechtsanwälten, Kaufleuten und in Büreaus vorgebildeten Anwärter böten dagegen ein ganz anderes Material. Er glaubte es deshalb den Eisenbahnverwaltungen dringend an das Herz legen zu müssen, der Ausbildung dieser Gattung von Beamten ganz besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden. Er legte zu diesem Zweck auch einen eingehenden Plan vor, wie er sich die spezielle Ausbildung der mittleren Beamtengruppe denke. Der Vortrag selbst dauerte 1½ Stunde und wird durch Abdruck in der „Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung" den betheiligten Kreisen zugängig gemacht werden. Nach Beendigung des Vortrages begann man mit der Erledigung des geschäftlichen Theils. Unter den einzelnen Verhandlungsgegenständen befand sich auch ein Vorschlag, sich an den Reichskanzler wegen Errichtung von Unfallämtern mit einer Eingabe zu wenden. Diesem Vorschlage wurde von den Abgeordneten zugestimmt. Eine ziemlich umfängliche Aussprache veranlasste die beabsichtigte Stellungnahme des Verbandes zu einer eventuellen Revision des Reichsstrafgesetzbuches in Bezug auf § 316 desselben.

Während des gemeinsamen Mittagsmahls im Vereinshause wurde an den Generaldirektor der sächsischen Staatsbahnen von Kirchbach, welcher sich z. Zt. in Bozen befindet und seinen Beitritt zum Verein der sächsischen Staatseisenbahnbeamten bei Eröffnung des Verbandstages angemeldet hatte, ein Begrüssungstelegramm gerichtet. Am folgenden Tage bildete den ersten Punkt der Tagesordnung die Berathung über das Verbandsorgan: die „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung". Nach einer längeren Aussprache über die scheinbaren und wirklichen Differenzen einigte man sich schliesslich über das Verhalten der einzelnen Vereine zu den Kosten, die das Verbandsorgan verursacht hat. Der Absatz der Zeitung, welche schon jetzt über 5 000 Abonnenten hat, lässt erwarten, dass in der nächsten Zeit das Zeitungsunternehmen für den Verband ein günstiges finanzielles Ergebniss haben wird. Die in einer vertraulichen Vorbesprechung von Hauptvorständen der einzelnen Vereine festgelegten Bedingungen zwischen dem derzeitigen Redakteur und dem Verband wurden nach Vorschlag des Referenten Beyerle-Stuttgart angenommen. Nach der Neuwahl des Verbandsvorstandes beschloss man, den X. Verbandstag im September 1900 in Freiburg i. Br. abzuhalten. Ein gemeinsames Mittagsmahl vereinigte die Anwesenden in dem Saale der Waldschlösschenbrauerei, von wo aus man sich am Nachmittag mit der elektrischen Bahn nach Weisser Hirsch begab. Abends fand ein Festkommers mit darauffolgendem Tanz im Tivoli statt.

**— Zwei internationale Eisenbahndiebe** wurden am 13. d. Mts. in Frankfurt a/M. festgenommen. Die „Frankf. Ztg." berichtet darüber folgendes: Beim Aussteigen aus dem D-Zug Berlin-Basel, der 4.30 Nachm. im Hauptbahnhof eintrifft, wurde im Gedränge ein Reisender gegen den Privatier K. aus Karlsruhe gestossen, an den er sich heftig anklammerte. Dem Karlsruher Reisenden fiel das Benehmen auf, er prüfte sofort seine Taschen und fand, dass ihm die Brieftasche mit 300 ℳ fehle. Ohne Zögern packte er den Verdächtigen und den, der diesen gestossen hatte. Der Zweite machte sich los und floh durch den Rangirbahnhof. Der zur Haft Gebrachte gab an, er heisse „Al-

fred Allen", sei 41 Jahre, stamme aus Newyork, komme aus Brüssel und wolle nach England. In Wirklichkeit kam er aber von Offenbach. Auf den bei ihm vorgefundenen Gepäckschein erhob die Polizei zwei Lederkoffer. Dabei stellte sich heraus, dass auf denselben Schein noch zwei Gepäckstücke abgegeben waren. Abends 11 Uhr stellte sich auch richtig der Besitzer ein und wurde gleichfalls verhaftet. Er gab an, er sei Jean Patrow aus Barcelona, 32 Jahre alt; er hatte eine Fahrkarte I. Klasse nach Mainz bei sich. Im Besitze der beiden fanden sich u. a. 40 R. und eine grössere Summe deutsches Geld. Auch die berüchtigten mit Chloroform getränkten Taschentücher, mit denen Eisenbahndiebe ihre Opfer einschläfern, fehlten nicht im Toilettekasten. Man nimmt an, dass man in den beiden Gaunern, die sich so ähnlich sehen wie Brüder, die Urheber der vielfachen Diebstähle gefasst hat, die in der letzten Zeit in den D-Zügen vorgekommen sind. Die Beschreibung der beiden Diebe z. B., die vor drei Wochen in dem Hamburger D-Zug eine Brieftasche mit 3 000 ℳ erbeuteten, passt genau auf die Verhafteten.

— **Der Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow** ist am 16. d. Mts. von einem durch die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen geladenen Publikum besichtigt worden. In der Halle vor dem Tunnel wurden die Geladenen auf der Treptower Seite von dem Direktor der Gesellschaft, Regierungs- und Baurath Schnebel begrüsst und mit der Bauweise des Tunnels vertraut gemacht.

Den Lesern dieser Zeitung dürfte bekannt sein, dass derartige Tunnelanlagen im Auslande, insbesondere England, mehrfach ausgeführt worden sind, ihre Ausführbarkeit in dem weniger günstigen Untergrunde Berlins und Umgegend s. Zt. jedoch angezweifelt wurde. Als die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft im Jahre 1890 für Berlin ein Netz von Untergrundbahnen entwerfen liess, hat die Stadt die Anlage mit der Begründung abgelehnt, dass erst der Beweis für die Durchführbarkeit des Unternehmens erbracht werden müsse. Infolge dessen bildete sich die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, welche nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten diesen Beweis durch die im Frühjahre erfolgte Vollendung des Tunnels, der noch in diesem Jahre dem Verkehre übergeben werden soll, lieferte.

Wie schon bemerkt, ist der Spreetunnel der erste in Deutschland mit dem Brustschilde vorgetriebene Tunnel, und überhaupt der erste, der in ganzer Länge vollständig systematisch in schwimmendem Gebirge unter dem Flusslaufe erbaut ist und zugleich in erheblicher Länge in einer scharfen Krümmung liegt. Die Arbeiten, die schon im Sommer 1895 in Angriff genommen wurden, haben, von allen unfreiwilligen Unterbrechungen abgesehen, einen Zeitraum von 2⅓ Jahren und einen Kostenaufwand von 1 700 000 ℳ erfordert, das sind für das laufende Meter rund 3 000 ℳ. Der Tunnel ist 454 m lang, kreuzt den 195 m breiten Spreefluss annähernd rechtwinklig und liegt in vom Wasser durchzogenem, oben feinerem, in den unteren Schichten gröberem Sande. Seine Tiefenlage ist so gewählt, dass über dem 4 m weiten Tunnelrohre noch eine Sanddecke von mindestens 3 m Stärke vorhanden ist. Der tiefste Punkt der Tunnelsohle liegt 12 m unter dem mittleren Wasserspiegel der Spree. Um das Eisen des Tunnelmantels vor Rost zu schützen und das Geräusch bei der Durchfahrt der Züge zu mindern, ist die Röhre mit einem 8 cm starken äusseren und einem 12 cm starken inneren Ueberzuge aus Cementmörtel versehen worden. Das Innere des Tunnels genügt vollkommen für die Durchfahrt eines Strassenbahnwagens von der üblichen Grösse und lässt noch so viel freien Raum übrig, dass in geeigneten Abständen Ausweichplätze für das Bahnpersonal eingerichtet werden können.

Die grösste Schwierigkeit des Unternehmens lag in der Art und Weise, den Tunnel durch den mit Wasser durchsättigten feinen Sand, der das ganze Flussthal der Spree ausfüllt, hindurchzuführen. Diese Schwierigkeit konnte nur mit Hilfe von Pressluft, deren Aufgabe darin bestand, das Wasser zurückzuhalten, bewältigt werden, und jederzeit waren alle Schutzmaassregeln getroffen, um den Gefahren etwaiger plötzlicher Wasser- und Schlammeinbrüche vorzubeugen.

Nach einem erläuternden Vortrage des Regierungs- und Bauraths Schnebel wurde sodann der Tunnel in etwa 10 Minuten durchschritten. Hieran schloss sich nach kurzem geselligen Beisammensein von Stralau nach Treptow hinüber eine Fahrt durch den Tunnel, welche von den eleganten elektrischen Wagen in 85 Sekunden zurückgelegt wurde. An der tiefsten Stelle, wo die Fahrbahn ziemlich horizontal ist, nahmen die Wagen annähernd die Geschwindigkeit eines Eisenbahnzuges an.

Der Gesellschaft wurde allseitig für das gute Gelingen des Unternehmens die lebhafteste Anerkennung gezollt, bedeutet es doch eine neue, längst herbeigesehnte Entwickelungsstufe für die Berliner Verkehrsverhältnisse, welche geeignet ist, die schon jetzt durch Omnibus und Strassenbahnwagen überfüllten Hauptverkehrsadern Berlins von demjenigen Verkehr zu entlasten, welcher grössere Strecken zurücklegt und Anspruch auf schnellere Beförderung macht, als diese der Strassenverkehr zulässt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Der Rauch der Stadtbahnlokomotiven.** Anlässlich vorgekommener, auch in der letzten Tagung des niederösterreichischen Landtages durch einen Beschluss zum Ausdrucke gelangten Klagen über Rauchbelästigung im Betriebe der Wiener Verbindungsbahn hat das Eisenbahnministerium angeordnet, dass auf der Wiener Verbindungsbahn und thunlichst auch auf allen anderen Staatsbahnstrecken, welche verbaute Theile des Wiener Gemeindegebietes durchziehen, im Zugförderungsdienste nur solche Lokomotiven zur Verwendung gelangen, welche mit Rauchverzehrungsapparaten ausgerüstet sind. Das Maschinenpersonal soll zur richtigen Anwendung dieser Apparate streng angehalten werden. Das Eisenbahnministerium bringt übrigens der Frage der thunlichsten Vermeidung der Rauchbelästigung beim Eisenbahnbetriebe überhaupt die grösste Aufmerksamkeit entgegen, indem es auf die Inverwendungnahme bewährter Rauchverzehrungsapparate rücksichtlich der Staats- und Privatbahnen unablässig hinwies und allen Vorschlägen in Bezug auf die weitere Verbesserung solcher Apparate seine Unterstützung angedeihen lässt. Ende des Jahres 1898 standen in Oesterreich 624 Lokomotiven mit Rauchverzehrungsapparaten in Verwendung, was ungefähr 13 % des Gesammtlokomotivstandes der österreichischen Eisenbahnen entspricht. Zu berücksichtigen kommt, dass es der Technik bis jetzt nur gelungen ist, mit dem Rauchverzehrungsapparate bei sorgfältiger Feuerung den qualmenden Schwarzrauch zu beseitigen, während die den Lokomotivrauchfang passirenden hellbraun gefärbten Verbrennungsgase sowie die weisslichen Dampfwolken unvermeidlich bleiben. Indess ist die erzielte Möglichkeit der Beseitigung des Schwarzrauches, welcher vorzugsweise belästigend wirkt, schon als eine sehr beachtenswerthe Errungenschaft der Eisenbahntechnik anzuerkennen und die Vermeidung dieser Plage als das nächste Ziel zu betrachten, das mit allem Nachdrucke allgemein angestrebt zu werden verdient.

— In Oesterreich ist eine mächtige Bewegung im Zuge, welche auf **Maassnahmen zur Hebung des österreichischen Ausfuhrhandels** abzielt. Die Regierung lässt diesen Bestrebungen thunlichste Förderung angedeihen. Zunächst wurde mit Unterstützung der Regierung eine Ausfuhrakademie zur Ausbildung von Kaufleuten für den Aussenhandel errichtet. Ferner beabsichtigt man die Bestellung von Aussendlingen, welche, nachdem sie sich mit einer Anzahl von Geschäftshäusern in Verbindung gesetzt, in bestimmte Absatzgebiete sich begeben sollen, um daselbst im Interesse der heimischen Ausfuhr zu wirken. Ausserdem will man Ausfuhrsyndikate gründen usw. Eine nicht minder wichtige Aufgabe fällt auf dem Gebiete der Förderung des Aussenhandels den Eisenbahnen und in erster Linie der Staatseisenbahnverwaltung zu. Vieles ist in dieser Richtung bisher geschehen. Vor allem wurden anlässlich der Tariferhöhungen im Jahre 1896 für eine Anzahl von Artikeln, welche in der Ausfuhr eine Rolle spielen, insoweit sie eine Begünstigung zur Sicherung ihrer Ausfuhrfähigkeit bedurften, im Wege von Ausnahmetarifen die früheren Tarifsätze aufrecht erhalten. Des weiteren sind in verschiedenen Verbandtarifen erhebliche Ermässigungen gegenüber den normalen Tarifen gewährt worden. Endlich sind in vielen Fällen für einzelne Artikel nach Maassgabe des Bedürfnisses Begünstigungen zugestanden worden. Auch in dieser Zeitung wurde zahlreicher derartiger Maassnahmen gedacht, welche in der letzten Zeit in Frage kommen. Es sei in dieser Beziehung nur beispielsweise auf die Mittheilungen über die Frachtermässigungen für Schleifholz (Nr. 21), für Zucker (Nr. 32), für Eisen (Nr. 46), für Kaolin- und Thonerde sowie Chamotte (Nr. 52), für Rundholz (Nr. 60) usw. hingewiesen. Trotzdem das Eisenbahnministerium in Bezug auf die Förderung des Aussenhandels durch Tarifmaassregeln nichts weniger als unthätig war, hat dasselbe gleichwohl nicht ermangelt, die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife zum Gegenstande eingehender Studien zu machen, deren Ergebniss dem für die Frage der Ausfuhrtarife gewählten Komitee des Staatseisenbahnraths in der nächsten Tagung des letzteren vorgelegt werden wird.

— Das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt" bespricht in einer eingehenden Abhandlung **die Wirkungen des österreichischen Lokal- und Kleinbahngesetzes vom Jahre 1894 auf die Entwickelung des Strassenbahnwesens.** Dieses Gesetz verfolgt in seinem zweiten Abschnitte, der von den Kleinbahnen handelt, den Zweck, die Verhältnisse jener Bahnen, welche für den all-

gemeinen Eisenbahnverkehr von geringerer Bedeutung sind und hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln, in erster Linie also der Strassenbahnen, insoweit sie mit Dampf oder mit Elektrizität betrieben werden, zu regeln. Hierbei hatte das Gesetz nicht nur die Errichtung neuer Bahnen dieser Art im Auge, es ist vielmehr in dem Artikel XXIII vorgesehen, dass die Bestimmungen des Gesetzes auch auf bestehende Bahnen dieses Charakters Anwendung finden können, in welch letzterem Falle allerdings die in dem Artikel V des Lokalbahngesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen nicht Platz greifen, sondern lediglich jene finanziellen Zugeständnisse zu gelten haben, welche den betreffenden Unternehmungen bei der Konzessionsertheilung gewährt worden sind. Die staatliche Einflussnahme auf diese Bahnen ist in dem gedachten Gesetze erheblich eingeschränkt worden. Sie bezieht sich lediglich auf die Entscheidung über die Zulässigkeit der Bahn, sowie auf die Genehmigung der technischen Grundlagen. Dagegen sind den autonomen Körperschaften weitgehende Zugeständnisse in Bezug auf die Konzessionserwerbungen für Kleinbahnen gemacht worden in der Absicht, für diese Körperschaften den Anreiz zu bieten, dem Kleinbahnwesen ihre Aufmerksamkeit mehr als bisher zuzuwenden. Es lässt sich nunmehr nach einer fast fünfjährigen Wirksamkeit des neuen Gesetzes feststellen, dass unter dem Einflusse des Gesetzes einerseits die Herstellung neuer Strassenbahnen einen beachtenswerthen Umfang gewonnen hat, andererseits die Umwandelung der meisten Pferdebahnen in elektrisch betriebene Kleinbahnen sich vollzogen hat. Diese Umwandelung ist schon deshalb von besonderer Bedeutung, weil die Rechte und Pflichten der Kleinbahnen, sowie die Zuständigkeit der staatlichen Behörden und autonomen Körperschaften durch das Kleinbahngesetz genau umschrieben sind, während die Pferdebahnen vermöge der Unklarheit der früheren Gesetzgebung den Gegenstand fortwährender Streitigkeiten zwischen der staatlichen Aufsichtsbehörde, den Gemeinden und den Unternehmern bildeten. Die Umwandlung der Strassenbahnen in elektrische Kleinbahnen ist nahezu in sämmtlichen Landeshauptstädten zur Thatsache geworden, theils steht sie unmittelbar bevor. Vor allem ist die Lösung der Trambahnfrage in Wien hervorzuheben, woselbst durch die Konzessionirung der elektrischen Strassenbahnen an die Gemeinde, sowie die Konzessionirung der Bau- und Betriebsgesellschaft die Vorbedingungen für die Umwandelung des bestehenden Netzes sowie den Bau neuer elektrischer Linien geschaffen worden sind. Desgleichen ist der Schritt der Stadtgemeinde Prag zur Sicherung eines städtischen Strassenbahnnetzes nunmehr zum Abschlusse gelangt und die Konzessionirung dieses Netzes unmittelbar bevorstehend. In Graz und Triest ist die Umwandlung der Trambahnnetze in elektrische Strassenbahnen, die an Privatunternehmungen konzessionirt sind, zur Thatsache geworden. Das Gleiche gilt von Krakau. In Salzburg ist die Strassenbahn bereits seit geraumer Zeit ein Bestandtheil des Dampftrambahnunternehmens; in Linz ist die Umwandlung gleichfalls seit einiger Zeit vollzogen; Czernowitz besitzt eine elektrische Strassenbahn. In Brünn sowie in Wien rücksichtlich der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft steht die Umwandelung nach den gegebenen Vorbildern in naher Zeit bevor und nur in Klagenfurt und Lemberg steht diese Frage noch nicht vor ihrer unmittelbaren Lösung. Dies erklärt sich aber daraus, dass im erstgenannten Falle formal-juristische Gründe, in Lemberg aber der Wettbewerb, welcher zwischen den in Betracht kommenden, der „Società Triestina"-Tramway gehörigen Linien und den städtischen Strassenbahnen besteht, die Lösung verzögern.

Auch neue Strassenbahnen sind seit dem Jahre 1895 in stattlicher Zahl entstanden, sie erhalten fortwährenden Zuwachs, und derzeit steht eine nicht unerhebliche Reihe solcher Projekte auf einer mehr oder weniger vorgerückten Stufe der Verhandlung und Sicherstellung.

— **Die Manövertransporte der böhmischen Nordbahn.** Am 3. und 4. d. Mts. wurden von der böhmischen Nordbahn anlässlich der grossen Manöver zur Beförderung übernommen: 600 Offiziere, 26 000 Mann, 1 200 Pferde, 12 Equipagen und Fuhrwerke, 600 t Militärgepäck. Zu dieser Beförderung, zu welcher noch die in Reichstadt eingeschifften und in Leipa auf die böhmische Nordbahn übergegangenen Transporte zu zählen sind, waren an diesen beiden Tagen, und zwar während einer Zeit von 36 Stunden, einschliesslich der Personen- und Hofzüge 99 Voll- und Leerzüge im Verkehre. Nebenbei stellte der Civilpersonenzugverkehr die grössten Anforderungen an das Bahnunternehmen — es waren mehrfach Personenzüge bis zu 34 Wagen im Verkehre. Von einigen Verspätungen der Personenzüge abgesehen, die durch den grossen Andrang hervorgerufen wurden, wurde dieser ausserordentliche Verkehr vollständig anstandsloss abgewickelt.

— **Eine neue Eisenbahnverbindung zwischen Niederösterreich und Mähren.** Dieser Tage hat die kommissionelle Begehung des Projektes einer neuen Bahn zwischen Niederösterreich und Mähren, und zwar zwischen Waidhofen an der Thaya und Zlabings, stattgefunden. Die Strecke Waidhofen an der Thaya-Zlabings stellt sich als Fortsetzung des Bahnflügels von Schwarzenau an der Franz Josephsbahn nach Waidhofen an der Thaya dar und als eine Theilstrecke der langen Eisenbahnlinie, welche zwischen Iglau an der Nordwestbahn und Amstetten an der Westbahn projektirt ist. In diesem Monat noch wird ein weiterer Theil dieser Bahn auf mährischem Gebiete, nämlich von Zlabings nach Teltsch, kommissionell begangen werden.

— **Verordnung, betreffend die Schutzmaassregeln gegen Ueberschwemmungen.** Der ungarische Ackerbau- und der Handelsminister haben eine Verordnung über das Verfahren erlassen, welches theils durch die zur Ausführung der Schutzmaassregeln gegen Ueberschwemmungen Berufenen, theils durch die Eisenbahnen bei der Vertheidigung gegen Ueberschwemmungen zu beobachten ist. (Vgl. das III. Vierteljahrsheft der „Volkswirthschaftlichen Mittheilungen aus Ungarn".) Nach dieser Verordnung haben die Eisenbahnen für den Schutz ihrer Bahndämme, Kunstobjekte und sonstigen Baulichkeiten selbst zu sorgen. Es können jedoch im Falle einer drohenden Gefahr die Eisenbahndämme auch in den Rahmen der allgemeinen Schutzmaassregeln zur Beschränkung oder Aufhaltung der Wasserfluth einbezogen werden. Die zu diesem Behufe nöthige Inanspruchnahme der Eisenbahndämme und auf dem Körper des Bahndammes zu vollziehenden Vertheidigungsarbeiten, insbesondere die Anbringung von Schutzvorkehrungen auf den Dämmen, die Verstärkung und Erhöhung des Bahndammes, das Verstopfen der Durchlässe und Brücken können, sofern diese Verfügungen nicht die Einstellung des Bahnbetriebes zur Folge haben, nach Einvernehmen der Fachorgane der Eisenbahnen durch den zur Leitung der Wasservertheidigung vom Ackerbauminister ernannten Ministerialkommissar angeordnet werden. Die Einstellung des Bahnbetriebes kann durch den Ministerialkommissar auf Grund der Bewilligung des Handelsministers angeordnet werden. Die angeordneten Arbeiten sind in der Regel von den Eisenbahnen durch ihre Organe auszuführen. Die diesfälligen Kosten werden von denjenigen getragen, in deren Interesse die Arbeiten an dem zur Schutzlinie umgestalteten Bahndamm angeordnet worden sind (Wassergenossenschaften oder sonstige Interessenten). Die Kosten derjenigen Arbeiten jedoch, die im Interesse der Aufrechterhaltung und Sicherung des Eisenbahnverkehres auf der Krone des zur Schutzlinie umgestalteten Bahndammes ausgeführt worden sind, müssen von den Eisenbahnen getragen werden.

Für die Beförderung der zur Vertheidigung gegen Wassergefahr nöthigen Arbeiter und Materialien haben die ungarischen Eisenbahnen die in der Verordnung festgesetzten Begünstigungen zu gewähren.

## Vereinsausland.

— **Ein neues System automatischer Bremsung bei den Wagen der französischen Nordbahn.** Die Wagen der französischen Nordbahn waren bisher, sowie es bei den meisten französischen Eisenbahnen auch heute noch der Fall ist, mit elektrischen Glockensignalen versehen, durch welche das Nothsignal vorerst im Packwagen hörbar wurde, von dort aus aber durch eine zweite Leitung zur Lokomotive gelangte, von wo aus erst dann durch den Maschinenführer die Bremsen der Wagen in Thätigkeit gesetzt wurden, eine Handhabung, während welcher der Zug wohl noch mehrere hundert Meter durchfahren muss, bis er zum endgültigen Stillstand gelangt. Die Direktion der französischen Nordbahn stattet nunmehr, wie das „Verordn.-Bl. für Eisenb. u. Schifff." meldet, nach und nach ihre Wagen mit Apparaten aus, deren Handhabung nicht nur die Abgabe des voran beschriebenen Nothsignals, sondern die sofortige automatische Bremsung der Wagen unmittelbar bewirkt, und zwar in folgender Weise: Ueber der Thüre jedes einzelnen Abtheils der Durchgangswagen ist ein Ring angebracht, von welchem aus eine Leitung zur Luftdruckbremse, und zwar nicht nur jenes Wagens, von dem aus der Apparat in Thätigkeit gesetzt wird, sondern vielmehr zu sämmtlichen Bremsen der im Zuge laufenden Wagen führt, infolge dessen unmittelbar nach in Wirksamkeittreten des Apparates die Bremsung sämmtlicher Wagen gleichzeitig erfolgt und der Zug sofort zum Stillstande gebracht wird. Der Maschinenführer hat somit bei Empfang des Nothsignals ausschliesslich nur die Maschine zu bremsen, dies aber schleunigst, um noch während des Gleitens der Räder des Zuges das Abreissen der Wagen von der Maschine zu verhindern. Ausserdem ist unter dem Rahmen jedes einzelnen Wagens eine Vorrichtung angebracht, welche jenen kennzeichnet, von dem aus die automatische Bremsung erfolgte. Bis

zum Zeitpunkte der Ausstattung sämmtlicher Wagen der Gesellschaft mit dieser Bremsvorrichtung werden die mit dem neuen Apparate bereits versehenen Wagen nur in solche Züge eingestellt, welche ausschliesslich aus derartigen Wagen zusammengesetzt sind.

— **Jungfraubahn.** Wer an einem der schönen Augusttage auf seinen Wanderungen durch die schweizer Berge auch die „Kleine Scheidegg" berührte, dem dürfte nicht entgangen sein, welch grosses Interesse der Touristenstrom der eröffneten Theilstrecke der Jungfraubahn entgegenbrachte. Auf der Wengernbahn mussten zu gewissen Tageszeiten oft mehrere Züge hinter einander abgelassen werden, um den Strom der Reisenden in der Richtung von Grindelwald sowohl als auch von Lauterbrunnen die steilen Abhänge hinauf zur „Kleinen Scheidegg" befördern zu können, und jeden, der dem Unternehmen der Jungfraubahn sympathisch gegenübersteht, wird es angenehm berührt haben, die Reisenden sofort oder nach einem kleinen Imbiss in der freundlichen Bahnhofswirthschaft den auf der anderen Seite zur Abfahrt bereit stehenden Zügen der Jungfraubahn zueilen zu sehen. Der finanzielle Erfolg des Unternehmens ist daher mit Rücksicht auf die bisher eröffnete nur kurze Strecke auch ein überraschender. Wie die „Schweizer Bahnen" mittheilen, beförderte die Jungfraubahn im Monat August 11 447 Personen. Die Roheinnahmen während dieser Zeit beziffern sich auf 39 872 Frcs. Im ganzen sind bis Ende August für 19 108 Fahrkarten 67 117 Frcs. eingenommen worden. Dieser starke Verkehr musste mit den beiden im vorigen Jahre von der Firma Brown, Boweri & Co. in Baden (in Verbindung mit der Lokomotivfabrik Winterthur) gebauten elektrischen Motorwagen bewältigt werden, da die Maschinenfabrik Oerlikon die Ablieferung der bei ihr nachbestellten Motoren um Monate verzögerte. Der erste dieser Motorwagen soll nun in dieser Woche vom Eisenbahndepartement geprüft werden. Selbstverständlich erlitt die Jungfraubahngesellschaft durch diese Verzögerung grosse Einbusse, da an vielen Tagen der Hochsaison eine Menge Reisender nicht befördert werden konnte. Die ohnehin schon bedeutenden Einnahmen wären sonst noch beträchtlich grösser geworden.

— **Angebliche Gründung einer Eisenbahnbedarfsfabrik.** Das Fachblatt „Locomotive Engineering" in Washington will wissen, dass eine internationale Gruppe die Errichtung grosser Werke in der Schweiz für die Herstellung von Lokomotiven, Wagen und Bahnbedürfnissen beabsichtigt. Die jährliche Darstellungsfähigkeit soll nicht weniger als 600 Lokomotiven, 1 000 Personenwagen, 1 000 Wagen für elektrische Strassenbahnen, 10 000 Weichen und Signale mit elektrischem Kraftbetrieb betragen. Als Direktoren sind aufgeführt: Präsident G. Burnham, von den Baldwin'schen Lokomotivwerken in Philadelphia; Vizepräsident S. G. Brill, von Brill & Co., Philadelphia; Sekretär W. Siemens, von Siemens & Halske; Schatzmeister de Nuflize, Direktor der Paris-, Lyon- und Mittelmeerbahn; Betriebsleiter C. Barbey, von der Yverdon- und St. Croixbahn. Die Werke sollen mit amerikanischen Maschinen ausgestattet werden. Es ist immerhin möglich, schreibt die „Voss. Ztg.", dass amerikanische Lokomotiv- und Wagenfabriken die Anlage einer Fabrik auf dem europäischen Festlande planen. Was aber die angebliche Betheiligung der Firma Siemens & Halske betrifft, so wird uns von dieser mitgetheilt, dass ihr von dem Projekt nichts bekannt sei.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Campoligure** (vergl. Nr. 71 S. 1172 d. Ztg.) geht uns von unterrichteter Seite die Mittheilung zu, dass die Schuld an dem Unfall dem Maschinenführer des Zuges Z zuzuschreiben ist, da er die Haltsignale nicht beachtete. Die Zahl der Verletzten übersteigt 30.

— **Unfall auf Bahnhof Novi.** Wieder hat sich, wie aus Turin gemeldet wird, auf der italienischen Mittelmeerbahn ein folgenschwerer Unfall ereignet. Am Morgen des 17. d. Mts. stiess auf dem Bahnhofe zu Novi ein nach Mailand bestimmter Zug mit zwei Lokomotiven zusammen. Hierbei wurden eine Person getödtet und zehn verletzt.

— Wie die Direktion der serbischen Staatsbahnen meldet, ist der Güterverkehr auf ihrer Hauptlinie Ripagne-Ralja infolge eingetretener **Wasserschäden im Ripagner Tunnel** seit 15. d. Mts. unterbrochen.

— Ueber **ein spanisches Bahnidyll** wird der „Post" folgendes aus Madrid berichtet: Vor einigen Tagen fand ein Personenzug, der von Sevilla nach Corboda ging, die kleine Station Carlota öde und verlassen vor. Von dem Chef der Station und dem übrigen Personal war auch nicht eine Spur vorhanden. Der Zug musste mehr als zwei Stunden stehenbleiben, da der Zugführer aus Furcht vor einem Zusammenstoss nicht weiterfahren wollte, weil er nicht wusste, ob die Strecke frei war. Die Reisenden waren bereits ganz verzweifelt, als sich einer von ihnen, der mit dem telegraphischen Apparat umzugehen wusste, bereit erklärte, nach Corboda zu telegraphiren und anzufragen, ob der Zug weiter fahren dürfe. Bald kam auch eine bejahende Antwort aus Corboda. Als der Zug sich eben wieder in Bewegung setzen wollte, erschien, schwer betrunken, der Weichensteller der Station. Auf die Frage, wo der Stationschef und die anderen Beamten seien, erklärte er gemüthlich, sie seien alle zu einer Kindtaufe ins nächste Dorf gegangen, wo sie so viel Most getrunken hätten, dass sie nicht mehr aufrecht stehen könnten. Die angenehmen Beamten sind sofort vom Dienst entfernt worden und werden sich wegen grober Pflichtverletzung vor Gericht zu verantworten haben.

— **Eisenbahnprojekte im Donez-Kohlengebiet.** Im Hinblick auf die stets wachsende Nachfrage nach Steinkohlen und die ungenügende Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen des Donez-Kohlengebietes wird im Laufe dieses Jahres zum Baue einer ganzen Reihe von Eisenbahnlinien, die bereits im Frühjahr bestätigt worden sind, sowohl für Rechnung des Staates als auch für Rechnung von Privatunternehmern geschritten werden und zwar: 1. Vom Staate wird eine breitspurige Linie Rudnitschnaja-Kucharowka-Shelannaja gebaut werden. Diese Linie von etwa 76 Werst Länge wird den reichen Kucharowschen und Selidowschen Kohlenlagern dienen, die ersteren weisen allein einen Vorrath von etwa 11 500 Millionen Pud (= 118 Millionen Tonnen) auf. Die am Bau dieser Linie betheiligten Gesellschaften sichern dem Staate die Verfrachtung von jährlich 18 000 000 Pud (= rund 300 000 t) Güter zu. 2. Für Rechnung der Gesellschaft der südrussischen Kohlenindustriegesellschaft wird zur Anlage der Korssunskschen Breitspurbahn von einem Schacht der genannten Gesellschaft bis zur Station Gorlowka der Kursk-Charkow-Ssewastopoler Bahn geschritten werden. 3. Auf Anordnung der Regierung wird der Bau der Tschumakowschen und Schirokowschen Zweigbahnen in Angriff genommen werden, diese Zweiglinien schliessen an der Muschketowschen Zweigbahn der Jekaterinenbahn an. 4. Von der Gesellschaft der Süd-Ostbahnen wird zum Bau der Linien Nikitowka-Otscheretino (etwa 40 Werst lang) und der Schtschetowschen Linie (8 Werst lang) geschritten werden. Die erste dieser Linie ist durchaus nothwendig zur Umgehung der mit Gütern überhäuften Knotenpunkte: Chazepetowka, Debalzewo, Jassinowatajа usw.; die zweite Linie ist deshalb wichtig, weil sie an Anthracit- und Eisenerzlager anschliesst.

— **Schmalspurbahnprojekt Tuma-Wladimir.** Der Moskauer Gesellschaft zum Bau von Zufuhrbahnen in Russland ist gestattet worden, eine Schmalspurbahn von Tuma (Station der Rjäsan-Tuma Zufuhrbahn) bis Wladimir (125 Werst lang) zu bauen und in Betrieb zu nehmen mit der Bestimmung, dass die Rjäsan-Tuma Zufuhrbahn nach Fertigstellung der neuen Strecke in Rjäsan-Wladimir Schmalspurbahn umbenannt wird.

— **Zum Schutze der sibirischen Bahn.** Russland erntet jetzt, was es seit hunderten von Jahren gesät hat. Seit Menschengedenken hat Russland alles, was die Verbrecherwelt lieferte, nach Sibirien abgestossen, theils um in den Bergwerken den Rest ihrer Kräfte schnell zu verzehren, theils um dort angesiedelt und gebessert zu werden. Allerdings hat Russland auch alle diejenigen Unterthanen, die politisch Anlass zur Unzufriedenheit gegeben hatten, weil sie mit den bestehenden staatlichen Einrichtungen nicht zufrieden waren, und dieser Unzufriedenheit einen Ausdruck verliehen, der — nach Meinung der russischen Polizei — die Sicherheit des Staates in Gefahr zu bringen drohte, nach Sibirien verbannt. Dieser letztere Theil der Verbannten war und ist zweifellos hoch intelligent und insofern nicht der schlechteste Theil der Bevölkerung Sibiriens, der auch einen guten Einfluss auszuüben vermag, sobald es gelingt, ihn einigermaassen mit den Verhältnissen auszusöhnen.

Jener vorbezeichnete Theil der gemeinen Verbrecher ist aber für Sibirien eine schwere Plage. Bei schlechter Bewachung und infolge trauriger Lebensverhältnisse entziehen sie sich sobald als irgend möglich der Haft bezw. Kontrole und treiben Räubereien im Lande. Bisher hielten sich diese Banden in den Wäldern in der Nähe des Hauptverkehrsweges auf, mit Beginn des Baues der Bahn strömte das nichtsnutzige und verbrecherische Gesindel hier zusammen, welches ihre Opfer in den Arbeitern und Baubeamten suchte, die bei ihrem guten Verdienst auch Geld besassen. Die Betrügereien, Diebstähle und Räubereien wurden so allgemein, dass die Bevölkerung der sibirischen Städte in steter Angst um ihr Eigenthum lebte. Als endlich die Bahn bis Irkutsk im Bau fertig geworden war und infolgedessen die Güter nicht mehr auf den Landstrassen befördert zu werden brauchten, änderte sich das Bild des Treibens der Verbrecherbanden. Die Räuber verzogen von den Landstrassen, wo von ihnen jetzt nicht mehr viel zu holen war, an die Bahn und so hörte man schon gleich zu Anfang des Verkehres von Diebstählen in den Eisenbahnwagen, Ueberfällen auf

Bahnwächterhäuschen usw. Auch auf die Wohnungen der Ingenieure in den Städten wurden Ueberfälle verübt. Es wurden auch mehrere Versuche, Entgleisung von Bahnzügen zu Beraubungszwecken herbeizuführen, festgestellt. Bei Verfolgungen leisteten die Räuberbanden bewaffneten Widerstand. Es erwies sich also als unumgänglich nothwendig, mit aussergewöhnlichen Maassnahmen gegen das Unwesen vorzugehen und hierin wurde der erste Schritt in der auf Allerhöchsten Befehl erfolgten Ermächtigung der Eisenbahnwächter zum Gebrauch von Waffen gethan. Die Bahnwächter der mittelsibirischen Bahnstrecken werden jetzt mit Waffen versehen und gelten als Schildwachen. Sie können von den Waffen Gebrauch machen zur Abwehr von Ueberfällen oder wenn sie bei Erfüllung ihrer Dienstpflichten auf bewaffneten Widerstand stossen, bei Raub von Staatseigenthum, Gefährdung der Sicherheit des Bahnverkehres usw. Bleibt der Schuldige auf zweimaliges Zurufen und Abgabe eines blinden Schusses seitens des Wächters nicht stehen, oder vermag der Wächter ihn beim Verfolgen nicht einzuholen, so kann er ebenfalls Feuer geben. Dieser ersten kategorischen Maassnahme werden, so meinen St. Petersburger Zeitungen, im Bedarfsfalle natürlich noch weitere folgen, wobei Bedacht auf Verschärfung der Strafen bei schweren Kriminalverbrechen genommen werden dürfte, wie es sich andererseits auch empfehlen würde, Verschickte und sonstige verbrecherische Elemente aus den an die Bahn stossenden Bezirken zu entfernen.

— **Zum Bau der Bagdadbahn** schreibt die „Voss. Ztg.": Wir haben vor kurzem eine aus englischer Quelle stammende Aeusserung wiedergegeben, in der von einer möglichen Verständigung zwischen dem deutsch-französischen Syndikat für die Bagdadbahn mit den englischen Interessenten an dem Gegenprojekt die Rede war. Es wurde darin eine Betheiligung der letzteren an dem deutsch-französischen Syndikat mit 38 % erwähnt, eine Ziffer, die auch schon bei den Verhandlungen der anatolischen mit der Smyrna-Aidinbahn in Aussicht gestellt sein sollte. Augenscheinlich handelte es sich dabei um einen Fühler von englischer Seite, um eine Verständigung zwischen den beiden konkurrirenden Parteien wegen des Bagdadbahnprojektes anzubahnen. Ob eine solche dem Sultan aus politischen Gründen angebracht erscheinen würde, müssen wir dahingestellt sein lassen. Vielleicht würde ihm bezüglich dieser Frage genügen, wenn die Konzession nur der deutschen Gruppe ertheilt würde, so dass diese der türkischen Regierung bei der Aufnahme von Theilhabern allein verantwortlich bliebe. Die „Times" haben nun am 11. d. Mts. einen bemerkenswerthen Artikel veröffentlicht, in welchem sie eine Fusion zwischen den deutschen, französischen und englischen Eisenbahngesellschaften in Kleinasien befürworten, wie solche ja schon in den deutschen Vorschlägen an die Smyrna-Aidinbahn enthalten war. Die „Times" heben hervor, dass Deutschland gerade jetzt ganz bedeutenden Einfluss in der Türkei besitze und auch für seine Unternehmungen dort stets hinreichendes Kapital zur Verfügung habe, dieselben auch infolge dessen jederzeit vergrössern könnte. Sie machen darauf aufmerksam, dass der englische Einfluss besonders auf den Sultan durch mancherlei Ereignisse und Verhältnisse wesentlich nachgelassen habe, während der deutsche Einfluss zur Zeit dort vorherrsche. Uebrigens bestehe auch in britischen Kapitalistenkreisen wenig Neigung, einem englischen Unternehmen auf die Garantie des türkischen Staates hin Geld zu Unternehmungen in Kleinasien anzuvertrauen, einmal, weil die türkische Garantie so viel wie nichts werth sei (!), und ausserdem, weil auch in Geldangelegenheiten durch die armenischen Unruhen und ähnliches in England eine tiefe Misstimmung gegen die Türkei herrsche. Deutschland sei mit gutem Erfolg bestrebt gewesen, den Einfluss, den es in Konstantinopel besitze, für die Handelsinteressen seiner Unterthanen auszunützen, und es sei mit Sicherheit anzunehmen, dass das Entgegenkommen der türkischen Regierung gegen deutsche Unterthanen eher zunehmen als nachlassen werde. Schon heute erhalte Deutschland Konzessionen leichter und mit geringeren Kosten als z. B. britische Gesellschaften; auch werde eine deutsche Gesellschaft niemals wie die englische von den türkischen Behörden belästigt und behindert. Die „Times" sind überzeugt, dass die türkischen Behörden einem Syndikat, dem in erster Linie Deutsche, ferner Franzosen und Engländer angehören, niemals Schwierigkeiten in den Weg zu legen den Muth haben würden, besonders nicht in Rücksicht auf die Person des deutschen Kaisers. Eine Ausdehnung der materiellen Interessen Deutschlands in der asiatischen Türkei, die jetzt schon sehr bedeutend sind, würde für englische politische Interessen durchaus keine Beeinträchtigung geben, der englische Handel könne vielmehr nur gewinnen.

— Einer Drahtmeldung aus Peking zufolge ist das französisch-chinesische Abkommen, betreffend den **Eisenbahnbau von Luntschau nach Nanningfu** am 15. d. Mts. unterzeichnet worden. Die chinesische Regierung steuert zu dem Bau der Bahn 3 100 000 Taels bei. Das Werk soll in drei Jahren vollendet sein. Das Baumaterial und die Ingenieure werden aus Frankreich kommen.

— **Unfälle auf den japanischen Eisenbahnen in den Rechnungsjahren 1896 und 1897.** Nach dem von der Eisenbahnabtheilung im kaiserlich japanischen Verkehrsministerium in Tokio herausgegebenen letzten Eisenbahnbericht für das Rechnungsjahr vom 1. April 1897 bis zum 31. März 1898 hat die Anzahl der auf den Bahnen Japans beförderten Reisenden betragen in Millionen:

| | Staatsbahnen | Privatbahnen |
|---|---|---|
| 1896 . . . . . | 22,75 | 44,71 |
| 1897 . . . . . | 27,92 | 56,12 |

und die Anzahl der gefahrenen Zugkilometer in Millionen:

| | Staatsbahnen | Privatbahnen |
|---|---|---|
| 1896 . . . . . | 7,73 | 15,34 |
| 1897 . . . . . | 8,63 | 19,91 |

Die Zahlen der getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten für diese beiden Rechnungsjahre sind aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich.

| | Staatsbahnen | | Privatbahnen | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | |
| 1896 . . | 0 | 7 | 6 | 53 | Reisende |
| 1897 . . | 2 | 15 | 6 | 106 | „ |
| 1896 . . | 14 | 37 | 31 | 83 | Bedienstete |
| 1897 . . | 28 | 73 | 62 | 173 | „ |

Daraus ergibt sich die Anzahl der getödteten und verletzten Reisenden auf je 1 000 000 Reisende bezogen, wie folgt:

| | Staatsbahnen | | Privatbahnen | |
|---|---|---|---|---|
| | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt |
| 1896 . . . . | 0 | 0,31 | 0,13 | 1,19 |
| 1897 . . . . | 0,07 | 0,54 | 0,11 | 1,89 |

und die Zahl der getödteten und verletzten Reisenden und Bediensteten auf je 1 000 000 Zugkm bezogen:

| | Staatsbahnen | | Privatbahnen | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | getödtet | verletzt | getödtet | verletzt | |
| 1896 . . | 0 | 0,90 | 0,39 | 3,47 | Reisende |
| 1897 . . | 0,23 | 1,74 | 0,30 | 5,32 | „ |
| 1896 . . | 1,81 | 4,78 | 2,02 | 5,41 | Bedienstete |
| 1897 . . | 3,25 | 8,40 | 3,11 | 8,70 | „ |

Wie man aus den beiden letzten Zusammenstellungen erkennt, weisen die auf die Einheit der Verkehrsgrösse bezogenen Zahlenwerthe überall mit einer einzigen Ausnahme ein beträchtliches Mehr für die Privatbahnen auf; hiernach unterliegt es keinem Zweifel, dass die Betriebssicherheit für die Reisenden wie für die Bediensteten auf den Staatsbahnen in Japan erheblich grösser ist, als auf den Privatbahnen. Gleichzeitig zeigen die beiden letzten Zusammenstellungen, dass die Tödtungen und Verletzungen auf den japanischen Bahnen im Jahre 1897 gegen das Vorjahr im allgemeinen stark zugenommen haben; nur die Zahl der getödteten Reisenden zeigt bei den Privatbahnen einen schwachen Rückgang.

— **Französische Kolonialbahnen in Guinea.** Die Kolonie Französisch-Guinea hat von der französischen Hinterlegungskasse ein Darlehen von 8 000 000 Frcs. zur Anlage einer Eisenbahn von Konakry nach dem Niger zugesichert erhalten. Wir entnehmen einer der letzterschienenen Nummern des „Journal des transports" folgende Einzelheiten über diese Bahn:

Konakry ist eine etwa 100 km nördlich von Sierra Leone gelegene ganz neue Stadt, an deren Stelle noch im Jahre 1890 nur eine Hütte stand. Jetzt haben sich dort schon 20 grosse Handelshäuser niedergelassen. Der Werth der Handelsbewegung beträgt schon 30 000 000 Frcs. Aber noch fehlt die Eisenbahn, „das wahre Eroberungswerkzeug unserer modernen Pizarros". Im Oktober 1897 verliess eine militärische Expedition Marseille, um die Eisenbahn zu studiren und am 3. Juni 1898 kehrte sie nach Konakry zurück, nachdem sie für 550 km Eisenbahn die Vorarbeiten gemacht und die Linie bestimmt hatte. Sie beginnt bei Konakry und endigt bei Kardomania am schiffbaren Niger in 400 m Meereshöhe. Der Scheitelpunkt der Bahn liegt in 800 m Höhe auf dem Pass von Koumi, etwa gleich weit von den beiden Endpunkten entfernt. Es gibt keine grossen Ueberführungen und Brücken, keine Tunnel; die Steigungen werden 2,5 % nicht übersteigen; der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 100 m angenommen. Die Spurweite soll 1 m betragen. 7—8 000 Erdarbeiter hofft man zu einem Tagelohn von 1 Frcs. aus der Kolonie und ihren Nachbargebieten heranziehen zu können. Man setzt in Frankreich auf die Leistungen der Ingenieuroffiziere für die Kolonialbahnen grosse Hoffnungen. Die besprochene Bahn wird, wie man annimmt, ein Staatsunternehmen werden, da das Privatkapital wegen des fehlenden unmittelbaren Gewinnes nicht zu haben ist. Man hält aber die Bahn für höchst aussichtsvoll. Die

wirthschaftlichen Bedingungen sind höchst günstig. Allein auf dem französischen Guineagebiet wird die Bahn für eine Bevölkerung von 3 000 000 Seelen nutzbar sein. Das „Journal des transports“ muntert zu dem Werk mit den Worten auf: Man nehme die Sache in die Hand, man erbaue ohne Zögern wenigstens die ersten Abschnitte. „Es ist Zeit,“ ruft das französische Blatt aus, „dass die französische Kolonisation in Afrika sich durch Thaten befestige!“

— **Buluwayo-Eisenbahn.** Nach einer der „Voss. Ztg.“ vorliegenden Kabelmeldung soll die Bahn alsbald in Verbindung mit den wichtigsten Minen von Rhodesia gebracht werden. Es wird erwartet, dass bis März 1900 die Bahn bis Gwelo fertiggestellt sein wird.

— Die „Morning Post“ meldet aus Newyork, dass ein Syndikat von Newyorker Kapitalisten beschlossen habe, die **mexikanischen Nationaleisenbahnen** zu übernehmen und die Linien nach den Kohlen-, Eisen- und Silberdistrikten weiter zu führen.

— **Die Panamabahn und ihre Rivalen.** Ueber dieses Thema veröffentlicht das „National Geographic Magazine“ einen Artikel, dem das „Handelsmuseum“ die folgenden Angaben entnimmt: Der Bau der Panamabahn wurde im Mai 1850 in Angriff genommen, und die Bahn am 28. Januar 1855 dem Verkehre übergeben. Ihre Länge beläuft sich auf $47^1/_2$ Meilen und erforderte an Baukosten 8 000 000 D. Die Bahn bildete den hauptsächlichen Handelsweg zwischen der atlantischen und der pacifischen Küste der Vereinigten Staaten bis zu der Vollendung der ersten Ueberlandbahn, der Union und Central Pacific (10. Mai 1869). Während des mit dem 30. Juni 1869 beendeten Jahres betrug der Gesammtwerth der zwischen Newyork und San Francisco über Panama beförderten Waaren 70 202 029 D. Wegen des Wettbewerbes jener Ueberlandbahn fiel dieser Werth im folgenden Jahre aber auf 18 594 255 D., und in dem mit dem 30. Juni 1898 beendeten Jahre bezifferte er sich nur noch auf 4 887 289 D. Nach der Vollendung der Union und Central Pacific Eisenbahn im Jahre 1869 wurde sofort die Beförderung von Personen, der Post, von Münzen und Metallbarren, von Express- sowie allen werthvollen Eilverkehrsgütern usw. auf die Ueberlandbahn abgelenkt, und zwar um niemals wieder auf irgend eine im Bereiche der Möglichkeit liegende transisthmische Bahn- oder Wasserstrecke zurückzugelangen. Seit dem Jahre 1869 sind acht weitere Ueberlandbahnen und Theile von solchen Bahnen fertiggestellt und direkte Verbindungen mit Bahnstrecken gebildet worden, welche bis nach den Handels- und Industriemittelpunkten des Landes, von dem atlantischen Ozean nach dem pacifischen und von Kanada nach dem Golf, hinreichen. Auf diese Weise ist ein ganz ausserordentlicher Inland- und Ueberlandverkehr erwachsen.

Der gesammte Frachtverkehr der Panama Eisenbahn, umfassend die Fracht von und nach der ganzen westlichen Küste Nord-, Central- und Südamerikas, stellte sich im Jahre 1897 auf nur 290 151 t, während das Gewicht der in dem gleichen Jahre über die Ueberlandbahnen beförderten Fracht sich auf mehr als 3 000 000 t belief, und alle Arten von Frachtgütern einschloss. Ausserdem entwickelte sich längs der Ueberlandbahnstrecken und ihrer Zweiglinien ein grosser Lokalverkehr. Hierdurch ist der Civilisation ein weiteres Gebiet erschlossen worden. Die 70 t-Stahllokomotive und die 80 Pfund-Stahlschiene sind die hauptsächlichen Werkzeuge des grössten Transportsystems geworden, das je in der Welt gesehen wurde, und das Verlangen nach noch grösseren Leistungen tritt immer noch gebieterisch auf. Technische und Geländeschwierigkeiten werden auch diesem Verlangen nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegensetzen. Der bestimmende ökonomische Faktor in diesem Falle ist vielmehr die Kohle und deren Preis.

— **Eine neue Pacificverbindung.** Die kanadische Pacificbahn plant nach Mittheilung des „Hamb. Corresp.“ die Durchführung einer direkten Verbindung zwischen London und dem Osten, mit regelmässigem Anschluss für alle Reisende von London nach Yokohama, Hongkong, Australien usw. und will für diese Strecke direkte Fahrkarten ausgeben. Die Gesellschaft will dem kanadischen Staate für die durchgehende Linie insoweit Garantie leisten, als dem Staate keinerlei Kosten erwachsen, die Preise eine gewisse Grenze nicht überschreiten sollen und Kanada die Kontrole über die Bahn erhält. Mit der Eisenbahnlinie soll ein Dampferverkehr geschaffen werden, der alles, was bis jetzt in dieser Art geleistet ist, übertreffen wird. Die Verwirklichung des Planes würde die beste und schnellste Verbindung zwischen Europa einerseits und Asien und Australien andererseits geben.

## Allgemeines.

— **Ueber die erste elektrische Droschke in Berlin** machte kürzlich die „Elektrotech. Zeitschr.“ einige interessante Angaben: Um allen verkehrspolizeilichen Schwierigkeiten zu entgehen, hat man einfach eine vorhandene Droschke für den elektrischen Betrieb umgewandelt. Die Akkumulatorenbatterie ist in einem besonderen Kasten unter der Droschke aufgehängt und kann in 2—3 Minuten abgehängt und gegen einen neuen Kasten mit frisch gefüllter Batterie umgetauscht werden. Die Batterie reicht für eine Fahrt von 30—40 km aus. Sie besteht aus 44 Zellen, so dass die Motoren mit einer Spannung von 80—90 Volt arbeiten. Die Lenkung des Wagens erfolgt mittelst Handrad. Die Bremsung kann sowohl elektrisch als mechanisch geschehen. Das Gewicht des Wagens beträgt unbesetzt 1 250 kg; der Wagen fasst ausser dem Führer fünf Personen. Die Räder haben Gummireifen von 70 mm Breite. Die grösste Geschwindigkeit ist mit etwa 18 km in der Stunde dem Berliner Droschkenverkehr angepasst, da die durchschnittliche Geschwindigkeit, welche in Berlin mit Droschken erreicht wird, im allgemeinen zwischen 12—14 km liegt.

— Ueber das **Luftschiff des Grafen Zeppelin** wird der „Rhein. Westf. Ztg.“ aus Lüdenscheid folgendes gemeldet: In diesen Tagen sind die letzten Theile des von dem Grafen Zeppelin konstruirten lenkbaren Luftschiffes von hier nach Friedrichshafen am Bodensee, wo der erste Aufstieg des Luftballons stattfinden soll, abgeschickt worden. Das Luftschiff wird bekanntlich erbaut von der „Deutschen Luftschifffahrtsgesellschaft“, die durch obengenannten Grafen gegründet wurde. Sämmtliche Metalltheile, bis auf einige unwesentliche Kleinigkeiten nebst den verwandten Motoren, sind in den Etablissements des Kommerzienraths Berg hier und in Eveking hergestellt. Das Luftschiff hat die Gestalt einer an beiden Enden zugespitzten Cigarre, besitzt ein Gewicht von 5 000 kg und hat eine Gesammtlänge von 128 m. Es besteht aus 16 Achtmeterabtheilungen von bedeutendem Durchmesser. Jede Abtheilung ist für sich abgeschlossen. Es sind also acht aus Seide hergestellte, mit Gas gefüllte Ballonabtheilungen vorhanden. Das gesammte zur Verwendung gekommene Material besteht aus Aluminium, dass durch Winkel- (⌈) und T- (T) Profile mit einander vernietet wurde. Der Ballon fasst etwa 12 000 cbm Gas und hat eine Tragkraft von 18—19 000 kg. Vorläufig sind an dem Luftschiff zwei Aluminiumgondeln — 6,2 m lang und 1,8 m breit — befestigt, zu denen später noch eine Luftgondel hinzutreten soll. Die Gondeln sind mit dem Hauptkörper durch Rohre und Drahtseile verbunden. In jeder derselben ist ein Daimlermotor von 16 PS untergebracht, durch die je eine Welle getrieben wird, die an jedem Ende einen etwa 1 m im Durchmesser haltenden Propeller in der Form einer Schiffsschraube trägt. Ausserdem soll die Lenkbarkeit des Ballons durch eine Art Steuer, das an seinem hinteren Ende angebracht ist, herbeigeführt werden. Die Herstellung des Luftschiffes, dessen gewaltige Dimensionen einen eigens zu diesem Zwecke errichteten Anbau an die hiesige Berg'sche Fabrik erforderlich machten, hat viele Monate in Anspruch genommen. Die Montirungsarbeiten in Friedrichshafen sind schon sehr weit fortgeschritten, sodass, wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, die Probefahrten des Zeppelinschen Luftschiffes noch in diesem Jahre beginnen können.

— **Versuche mit optischer Telegraphie in Frankreich.** Umfangreiche Versuche mit der optischen Telegraphie werden gegenwärtig im Alpengebiet vorgenommen. Zu diesem Zweck befindet sich ein mit Mannschaften eines Jägerbataillons besetzter Beobachtungsposten auf dem Gipfel des 2 000 m hohen, zwischen Albertville und Beaufort sur Docon gelegenen Mont Mirantin. Es handelt sich besonders darum, zu untersuchen, ob das Licht der mit Acetylengas gespeisten Signale in den Höhenlagen die gleiche Leuchtkraft hat wie in der Tiefe, ob und welchen Einfluss der Barometerstand und die Dunstbildung auf die Sichtbarkeit ausüben, inwieweit man sich mit anderen Beobachtungsposten auf Berggipfeln verständigen kann, mit denen die centrale Lage des Mont Mirantin zwischen den Thälern der Isère, des Docon, von Arly und von Annecy die Verbindung herstellt. Das Acetylengas erweist sich für die Zwecke der optischen Telegraphie bis jetzt als besonders geeignet und dürfte allgemein diese Art der Telegraphie zu einem besonderen Aufschwung bringen. Mit den grossen, in einzelnen französischen Forts vorhandenen Apparaten sind bereits bei Tage Signale auf Entfernungen bis zu 60 km gegeben worden, bei Nacht bis zu 90 km.

— **Die Roheisenerzeugung Deutschlands, Grossbritanniens nebst Irland und der Vereinigten Staaten von Amerika seit 25 Jahren.** Der wichtige deutsche Gewerbszweig der Verarbei-

tung des Eisens beruht neben dem Reichthum Deutschlands an Steinkohlen auf dem Vorhandensein vorzüglicher Eisenerze. Führt Deutschland noch fremde Eisenerze und fremdes Roheisen zu bestimmten Arbeitszwecken und zur Ergänzung der heimischen Bestände ein, und gibt es auch eigenes Erz und Roheisen an andere Länder ab, so bildet doch die Grundlage der deutschen Eisenindustrie das im Inlande erzeugte Roheisen, welches einem auf hoher Stufe der Entwickelung stehenden Hüttengewerbe zu verdanken ist.

Die Roheisenerzeugung belief sich in

| dem Jahre | dem Deutschen Reiche nebst Luxemburg | Grossbritannien nebst Irland | den Vereinigten Staaten von Nordamerika |
|---|---|---|---|
| 1872 | 1 988 000 t | 6 850 000 t | 2 589 000 t |
| 1882 | 3 381 000 „ | 8 724 000 „ | 4 697 000 „ |
| 1892 | 4 938 000 „ | 6 817 000 „ | 9 304 000 „ |
| 1897 | 6 882 000 „ | 8 937 000 „ | 9 807 000 „ |

Während hiernach die britische Roheisenerzeugung diejenige Deutschlands sowohl wie die der Vereinigten Staaten von Amerika von Anfang an erheblich überstieg und die deutsche Roheisengewinnung im Jahre 1876 derjenigen der Vereinigten Staaten noch ungefähr gleichkam, nahm seit diesem Jahre die nordamerikanische Eisenverhüttung einen derartigen Aufschwung, dass sie nicht nur die deutsche weit überholte, sondern auch seit 1890 fast stets über diejenige Englands hinausging. Es ist bekannt, dass gleichzeitig auch die Verarbeitung des Roheisens in den Vereinigten Staaten zu einer hohen Entwickelung gediehen ist, wodurch diese seit Jahren schon befähigt werden, als Mitbewerber nicht nur auf dem internationalen Markte aufzutreten, sondern auch in den hauptsächlichsten Eisen verarbeitenden Ländern Europas, in Grossbritannien und Deutschland, ihre Eisenerzeugnisse zu billigerem Preise anzubieten und auch abzusetzen, als es hier oft möglich ist.

Nachdem die Roheisenerzeugung Deutschlands mit Luxemburg im Jahre 1898 nach den vorläufigen Feststellungen weiter auf 7 215 900 t gestiegen ist, hob sich derjenige der Vereinigten Staaten, Zeitungsnachrichten zufolge, auf die bis dahin noch nicht beobachtete Höhe von 11 962 300 t. Es bedeutet dies eine Vermehrung gegen das Vorjahr um 22 % und eine Steigerung auf fast das Fünffache im Laufe der letzten 25 Jahre. Die Roheisenerzeugung Deutschlands wuchs seit 1872 auf fast das Vierfache, während diejenige Grossbritanniens in Anbetracht des hohen Standpunktes, welchen sie bereits zu Anfang der 70er Jahre einnahm, 1897 nur um 30 % grösser war als 1872, nachdem sie in den Zwischenjahren allerdings viel geschwankt und sich nicht mit der Stetigkeit vermehrt hatte wie namentlich diejenige Deutschlands.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 48,583 km lange Strecke Riesenburg-Jablonowo der königlichen Eisenbahndirektion Danzig sowie die 9,94 km lange Strecke Königsbrück-Schwepnitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Köln. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Köln-Coblenz zwischen den Stationen Rolandseck und Remagen neu eingerichtete Haltepunkt Oberwinter für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 50 kg eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Oberwinter bis Remagen 4,5 km, von Oberwinter bis Rolandseck 2,3 km. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Köln in Nr. 71 — Inser.-Nr. 2455 — d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Eszék-Nasic der slavonischen Lokalbahn zwischen den Stationen Normanci und Koska — von ersterer 3,2, von letzterer 2,7 km entfernt gelegene — neuerrichtete Station Prandanovci, ist am 27. Juli d. J. für den Personen-, Gepäck- und Uebergangsgüterverkehr eröffnet worden. Diese Station ist zugleich die End- und Anschlussstation der Linie Belisce-Prandanovci.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Hohenstein-Soldau zwischen Waplitz und Gutfeld belegene Haltepunkt Bujaken für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Bujaken nicht abgefertigt.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichteten Haltestellen Eicht und Graber der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg werden am 1. Oktober d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

**Umbau von Verladerampen.**

Main-Neckarbahn. Die Verladerampe auf Station Ladenburg ist wieder dem Betriebe übergeben worden. (Vergl. amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung in Nr. 58 d. Ztg. S. 1001.)

**Lieferfristen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Anlässlich der in Kärnten stattfindenden Herbstmanöver ist für die nach Stationen der Strecken Klein-Reifling-Villach, Launsdorf-Hüttenberg und Glandorf-Klagenfurt bestimmten oder diese Strecken durchlaufenden Güter (ausschliesslich Eilgüter, lebende Thiere und leicht verderbliche Frachtgüter) während der Zeit vom 18. bis einschliesslich 21. September d. J. mit Erlass des k. k. Ministeriums vom 25. August d. J. Z. 39221/16 eine Zuschlagsfrist von vier Tagen zu den reglementarischen Lieferungsfristen genehmigt worden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3575 vom 13. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (mit Ausnahme der in dem Unterausschusse zur Vorberathung der Frage, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften vertretenen Verwaltungen), die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend die Ausgabe von französischen Fahrscheinheften in Verbindung mit Vereinsfahrscheinheften (abgesandt am 16. September d. J.).

Nr. 3587 vom 13. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 16. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Berichtigung.

Der im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" Nr. 105 vom 12. September l. J. auf Seite 1935 (sub 784) verlautbarte Nachtrag VII zu Heft 2 enthält auch Tarife für die Lokalbahn Chabówka-Zakopane, gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn; ferner enthält der Nachtrag VII zu Heft 3 Tarife der Lokalbahn Woduan-Prachatitz-Wallern und Winterberg-Wallern (Theilstrecke Wallern-Eleonorenhain), gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahn Prachatitz-Wallern bezw. der Theilstrecke Wallern-Eleonorenhain der Lokalbahn Winterberg-Wallern.

Hierdurch tritt der im Tarife Theil II, Heft 3 im 1. Abschnitte enthaltene Tarif 1 e für die Lokalbahn Woduan-Prachatitz ausser Wirksamkeit.

Wien, am 16. September 1899. (2486)

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. wird die normalspurige 20,369 km lange Theilstrecke Landsberg-Heilsberg der Nebenbahn Zinten-Rothfliess mit der Haltestelle Sallwarschienen und der Station Heilsberg für den Gesammtverkehr dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Der zwischen Sallwarschienen und Heilsberg gelegene nur für den Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Haltepunkt Neuendorf bei Heilsberg wird erst später eröffnet. Ferner wird am 15. November d. J. die normalspurige 36,976 km lange Reststrecke Heilsberg-Rothfliess der Nebenbahn Zinten-Rothfliess mit den Haltestellen Tollnigk und Frankenau sowie der Station Seeburg für den Gesammtverkehr ebenfalls dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Sprengstoffe gelangen nur auf den Stationen Heilsberg und Seeburg zur Abfertigung. Letztere sind mit Gleiswaagen sowie Hebe- bezw. Lastkrahnen ausgerüstet.

Mit den bezeichneten Tagen werden die genannten Haltestellen und Stationen zunächst in den Gruppentarif I sowie in die Gruppenwechseltarife der preussischen und oldenburgischen Staatsbahnen einbezogen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Königsberg i. Pr., 11. Sept. 1899. (2487)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Fahrplanbekanntmachungen.

**Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.**

Fahrplan, gültig vom 1. Oktober 1899 ab.

Anschlüsse.

Berlin-Kremmen. / Kremmen-Berlin.

| Entfernung km | — | Zug 279 2.—4. Kl. | Zug 283 2.—4. Kl. | Zug 285 2.—4. Kl. | Zug 287 2.—4. Kl. | | Stationen | | Zug 282 2.—4. Kl. | Zug 284 2.—4. Kl. | Zug 286 2.—4. Kl. | Zug 288 2.—4. Kl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| — | — | 6.55 | 1.25 | 5.55 | 10.15 | Abf. ↓ | Berlin, Stett. Bahnhof | ↑ Ank. | 9.58 | 12.42 | 5.49 | 11.21 |
| 12,79 | — | 7.29 | 1.59 | 6.25 | 10.48 | „ | Tegel | Abf. | 9.30 | 12.09 | 5.15 | 10.47 |
| 27,10 | — | 7.57 | 2.28 | 6.55 | 11.18 | „ | Velten | „ | 8.58 | 11.38 | 4.43 | 10.16 |
| 39,06 | — | 8.20 | 2.52 | 7.19 | 11.42 | Ank. ↓ | Kremmen | Abf. | 8.35 | 11.15 | 4.20 | 9.53 |

Kremmen-Neuruppin-Wittstock. / Wittstock-Neuruppin-Kremmen.

| Entfernung km | Zug 11 2.—3. Kl. | Zug 13 2.—3. Kl. | Zug 15 2.—3. Kl. | Zug 17 2.—3. Kl. | Zug 19 2.—3. Kl. | | Stationen | | Zug 10 2.—3. Kl. | Zug 12 2.—3. Kl. | Zug 14 2.—3. Kl. | Zug 16 2.—3. Kl. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| — | — | 8.32 | 2.56 | 7.25 | 11.46 | Abf. ↓ | Kremmen | ↑ Ank. | 8.22 | 11.09 | 4.11 | 9.45 |
| 6,18 | — | 8.44 | 3.08 | 7.37 | a 11.57 | „ | Beetz-Sommerfeld | Abf. | 8.11 | 10.58 | 4.00 | 9.31 |
| 10,58 | — | * 8.52 | * 3.16 | * 7.45 | a 12.05 | „ | Wall | „ | * 8.02 | * 10.49 | * 3.51 | * 9.20 |
| 16,43 | — | 9.03 | 3.27 | 7.56 | a 12.15 | „ | Radensleben | „ | 7.52 | 10.39 | 3.41 | 9.07 |
| 18.66 | — | 9.09 | 3.33 | 8.02 | a 12.20 | „ | Karwe | „ | 7.46 | 10.33 | 3.35 | 9.00 |
| 22,38 | — | 9.17 | 3.41 | 8.10 | a 12.27 | „ | Gnewikow | „ | 7.38 | 10.25 | 3.26 | 8.50 |
| 28,38 | — | 9.29 | 3.53 | 8.22 | 12.39 | Ank. | Neuruppin | Abf. | 7.25 | 10.12 | 3.13 | 8.34 |
| | 7.05 | 9.51 | 4.03 | 8.32 | — | Abf. | | Ank. | 7.04 | 9.50 | 3.03 | 8.23 |
| 32,11 | * 7.13 | * 9.59 | * 4.11 | * 8.41 | — | „ | Kränzlin | Abf. | * 6.56 | * 9.43 | * 2.55 | * 8.14 |
| 37.28 | 7.24 | 10.11 | 4.22 | 8.54 | — | „ | Walsleben | „ | 6.46 | 9.33 | 2.45 | 8.02 |
| 43,56 | 7.37 | 10.25 | 4.35 | 9.09 | — | „ | Netzeband | „ | 6.33 | 9.21 | 2.32 | 7.47 |
| 53,72 | 7.59 | 10.47 | 4.57 | 9.33 | — | „ | Fretzdorf | „ | 6.11 | 9.02 | 2.10 | 7.23 |
| 59,80 | 8.12 | 11.01 | 5.10 | 9.48 | — | „ | Dossow | „ | 5.58 | 8.50 | 1.57 | 7.08 |
| 65,28 | 8.23 | 11.12 | 5.21 | 10.00 | — | Ank. ↓ | Wittstock | Abf. | 5.46 | 8.39 | 1.45 | 6.55 |

* bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf zum Aus- und Einsteigen.
a bedeutet: Zug hält nur nach Bedarf zum Aussteigen.

(2488)

## 4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1899 wird der an der Strecke Hohenstein - Goldau zwischen Waplitz und Gutfeld belegene Personenhaltepunkt Bujaken für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I, in die Gruppenwechseltarife mit den übrigen preussischen Staatsbahnen — einschliesslich Direktionsbezirk Mainz —, sowie in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. Fahrzeuge und Sprengstoffe werden in Bujaken nicht abgefertigt. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 10. Sept. 1899. (2489)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

## 5. Verkehrsstörungen.

**K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.**

Wegen Hochwasser und Ueberfluthung der Umschlagplätze Laube und Korneuburg musste am 13. September l. J. der Umschlag auf den eben genannten Plätzen, sowie der Zuschub der für dieselben bestimmten Wagen eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störungen kann nicht angegeben werden.

Wien, am 15. September 1899. (2490)

**Kgl. serbische Staatsbahnen.**
Seit 15. September n. St. ist der Güterverkehr zwischen unseren Stationen der Hauptlinie Ripagne-Ralja infolge eingetretener Wasserschäden im Ripagner Tunnel unterbrochen.
Aus dieser Ursache ist auch eine Wagencirkulation zwischen diesen Stationen bis auf weiteres unmöglich, und kommt somit § 12 Al. 2 Pct. a und b des Wagenbenutzungs-Uebereinkommens zur Anwendung.
Voraussichtliche Verkehrsstörung ca. 3 Wochen.
Belgrad, den 17. September 1899. (2490a)
Direktion.

## 6. Verkehrswiederaufnahme.

Der Gesammtverkehr auf der Linie Wilkau-Carlsfeld ist am 14. September Nachm. wieder aufgenommen worden.
Dresden, den 15. September 1899. (2491)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 7. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Wegen Hochwasser war der Verkehr an den Elbkais in Riesa, Dresden-Altstadt und Dresden-Neustadt vom 15. bis 18. September d. J. eingestellt.
Dresden, am 18. September 1899. (2492)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 8. Güterverkehr.

**Ausnahmetarif vom 15. Januar 1894 für die Beförderung von a) Eisenerz, b) Koks zum Hochofenbetrieb aus dem Ruhrgebiet nach verschiedenen Hochofenstationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets.**
Am 20. d. Mts. wird die Station Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen für den Versand von Koks zum Hochofenbetrieb in den vorbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Essen, den 16. September 1899. (2493)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch- und Frankfurt-sächsischer Güterverkehr.**
Am 1. Oktober 1899 treten die Nachträge IX zu den Tarifheften 1 und 2 in Kraft.
Sie enthalten ausser den seit Einführung der Nachträge VIII im Bekanntmachungswege eingeführten Tarifmaassnahmen hauptsächlich Entfernungen für die in den Verband einbezogenen Stationen Schwepnitz der sächsischen Staatsbahnen und Richterich Grenze des Direktionsbezirks Köln, sowie eine Bestimmung über die Aufnahme der Station Dresden-Elbkai (Neustadt) in den Ausnahmetarif 16 (Eisen und Stahl zum Schiffsbau in binnenländischen Stationen).
Die Nachträge sind durch die Verbandsverwaltungen und deren Stationen zu erlangen.
Dresden, am 16. September 1899. (2494)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.**
Am 1. November 1899 tritt im Verkehr nach und von den Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn eine Erhöhung der Frachtsätze der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B, der Spezialtarife A 2, I, II und III und der Ausnahmetarife für Wagenladungen ein, welche im Verkehr mit den Stationen Wackerow, Steffenshagen und Petershagen bei Verkehrsleitung über Greifswald, ferner im Verkehr mit den Stationen Grimmen-Schützenplatz, Hohenwarth, Bremerhagen, Vietlipp, Borgstedt und Strelow bei Verkehrsleitung über Grimmen und im Verkehr mit Stremlow, Deyelsdorf und Grammendorf bei Verkehrsleitung über Tribsees je 0,01 ℳ für 100 kg, im Verkehr mit den übrigen Stationen der Greifswald-Grimmener Eisenbahn — auch den Gemeinschaftsstationen Greifswald, Grimmen und Tribsees, soweit Verkehrsleitung über die Greifswald-Grimmener Bahn stattfindet — und im Verkehr mit den vorgenannten Stationen bei anderer als der angegebenen Verkehrsleitung je 0,02 ℳ für 100 kg beträgt. Nähere Auskunft ertheilen das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Direktion und die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Berlin, den 14. September 1899. (2495)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Deutsch-Warschauer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 19. September/1. Oktober d. J. alten/neuen Stils wird der fünfte Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben.
Derselbe enthält:
1. Aufnahme neuer Stationen.
2. Ergänzungen und Berichtigungen.

Druckstücke des Nachtrages können von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen unentgeltlich bezogen werden.
Bromberg, den 19. September 1899. (2496)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.**
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Station Lancut der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 49 (Butter) einbezogen.
In dem Nachtrag III ist nachzutragen:

| Seite | Vom Schnittpunkte bis | Ausnahmetarif 49 Butter — Schnitttafel I a | II a |
|---|---|---|---|
| | | für 100 kg in Pfennig | |
| I. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: | | | |
| 7 | Lancut . . | 254 | 316 |

Breslau, den 14. September 1899. (2497)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsverkehr.**
Am 1. Oktober d. J. werden die Stationen Eckernförde und Süderbrarup der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn in den **Thierverkehr** einbezogen.
Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, am 18. September 1899. (2498)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**
Mit sofortiger Gültigkeit werden die unterm 15. Juni d. J. veröffentlichten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 C II c (Eisen usw.) Rosenau-Bremen von 307 auf 299 und Rosenau-Hamburg B von 310 auf 296 ₰ für 100 kg berichtigt.
Altona, den 9. September 1899. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Klassentarif Theil II Heft Nr. 1 vom Februar 1897.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 gelangen für die Beförderung von Kohlensäure zwischen der Station Eyach der k. württ. Staatsbahnen und Wien I K. E. B. (Westbhf.) die folgenden direkten Frachtsätze zur Einführung:
a) bei Aufgbabe in Ladungen zu 5 000 kg 5,31 ℳ für 100 kg;
b) bei Aufgabe in Ladungen zu 10 000 kg 4,83 ℳ für 100 kg.

München, den 15. September 1899. (2500)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.**
Am 20. d. Mts. tritt für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb im Verkehre von Deutzerfeld nach Haiger ein Ausnahmesatz von 0,32 ℳ für 100 kg und im Verkehre von Brake (Oldenburg) nach Vienenburg ein solcher von 0,55 ℳ für 100 kg in Kraft.
Essen, den 14. September 1899. (2501)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird zum badischen Binnengütertarif der Nachtrag VII ausgegeben.
Er enthält die seit Erscheinen des Nachtrags VI bekannt gegebenen Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs sowie die Einbeziehung der Station Rippberg.
Die Frachtsätze für diese Station treten erst mit dem noch näher bekannt zu gebenden Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 11. September 1899. (2502)
Generaldirektion.

Unter Aufhebung der sämmtlichen Frachtsätze für die Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Münster, so-

wie der Eisern-Siegener Eisenbahn, welche in dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn, Heft 20 (früher 7) vom 1. März 1890, Heft 10 vom 1. März 1890 und in den Nachträgen zu diesen Heften aufgeführt sind, kommen am 1. November d. J. neue Tarifhefte Nr. 10 (Dir.-Bez. Elberfeld und Eisern-Siegener Bahn) und Nr. 20 (Dir.-Bez. Münster) zur Einführung, welche neben Frachtermässigungen auch Frachterhöhungen enthalten.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Gleichzeitig kommt zum Heft 14 der erste Nachtrag mit Frachtermässigungen für einzelne Stationen zur Einführung.

Strassburg, 11. September 1899. (2503)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Für die Beförderung von Petroleum und Naphta von Ludwigshafen am Rhein und Mannheim nach Stationen der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen und Basel treten an Stelle der in den Heften 1 und 5 des Verbandsgütertarifs im Ausnahmetarif Nr. 7 vorgesehenen Frachtsätze mit Geltung vom 15. September 1899 neue, weiter ermässigte Frachtsätze, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungsstellen und unser Tarifbüreau auf Verlangen Auskunft geben.

Strassburg, 7. September 1899. (2504)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Oktober d. J. treten in den Tarifheften 1, 2, 4 und 5, soweit zwischen den Stationen Komotau, Linz, Kassa und Zágráb (Agram) einerseits und Calbe a. S. (Stadt), Dreileben-Drakenstedt, Eggersdorf, Nienburg a. S., Nienhagen b. Halberstadt und Schackensleben andererseits direkte Sätze des Klassentarifs noch nicht vorhanden sind, neue Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft, über deren Höhe die vorbezeichneten Stationen Auskunft ertheilen.

Breslau, den 12. September 1899. (2505)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Der Ausnahmetarif 26 für Mineralölrückstände in den Tarifheften 5 Abtheilung A und Abtheilung B (Frankfurt a/M. und Mainz mit Reichsbahn) wird mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab auf den Versand der Reichsbahnstation Biblisheim ausgedehnt.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., 14. September 1899. (2506)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Die in dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn einer- und den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn andererseits vom 1. Juli l. J. enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Darmstadt, den 13. September 1899. (2507)
Direktion der Main-Neckarbahn.

**Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

Reexpeditionsbegünstigung für Phosphorit und Knochenkohlenabfälle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 erhält die im Tarife — Theil II Heft 1 vom 1. September 1896 für den oben bezeichneten Verkehr unter „C. Besondere Begünstigungen, 2. für Phosphorit und Knochenkohlenabfälle von Russland", Seite 26, enthaltene Bestimmung folgenden Wortlaut:

„Auf Sendungen der vorgenannten Artikel findet die Anwendung der Frachtsätze dieses Tarifes im Kartirungswege auch dann statt, wenn dieselben in Bahn- oder Privatmagazine eingelagert werden. Die betreffenden Frachtbriefe für die Weiterbeförderung haben die bahnämtliche Bestätigung über die russische Herkunft im Sinne der Vorschriften unter ‚B. Besondere Bestimmungen, II. Tarifvorschriften, Punkt 3/e' Seite 18 zu enthalten."

Wien, am 13. September 1899. (2508)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**

Mit Gültigkeit vom 25. September 1899 bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens aber bis Ende Dezember 1899, gelangt für frische Fische bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den deutschen Hafenstationen Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham nach Wien [II (K. F. J. B.), Nordbahnhof (K. F. N. B.), Nordwestbahnhof (Oe. N. W. B.) und Staatsbahnhof (St. E. G.)] ein direkter Frachtsatz von 551 ₰ für 100 kg im Kartirungswege zur Einführung.

Die Beförderung dieser Sendungen erfolgt mit den von der Eisenbahn hierfür bestimmten und bekanntgemachten Personen- oder Eilgüterzügen.

Wien, am 14. September 1899. (2509)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterr.-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

(Aenderungen und Ergänzungen der gemeinschaftlichen Hefte C und D.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 ist in den gemeinschaftlichen Heften C und D (Abtheilung B) die Station Thun (B. T. B.) nachzutragen, ferner sind die Angaben für die Stationen Interlaken Bhf. und Thun (S. C. B.) abzuändern wie folgt:

| Nach oder von | Bahnverwaltung | Bis zum Schnittpunkt I: Kilometer α | I: Kilometer β | I: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage) | I: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage) | II: Kilometer α | II: Kilometer β | II: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage) | II: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage) | III: Kilometer α | III: Kilometer β | III: Zuschlagsfrist Eilgut (Tage) | III: Zuschlagsfrist Frachtgut (Tage) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Interlaken Bahnhof . | J. S. (B. B.) | 276 | 288 | 1 | 1 | — | | — | — | 258 | 274 | — | — |
| Thun . . . . . . . | S. C. B. | 246 | | 1 | 1 | — | | — | — | 228 | 232 | — | — |
| Thun . . . . . . . | B. T. B. | 246 | | 1 | 1 | — | | — | — | 228 | 232 | — | — |

Wien, am 12. September 1899. (2510)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Einführung des I. Nachtrages zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum vom 1. Januar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 gelangt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Petroleum etc. vom 1. Januar 1898 zur Einführung, welcher unter anderem neue bezw. abgeänderte Frachtsätze enthält.

Insoweit durch den I. Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1899 in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern = 10 Cts. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. September 1899. (2511)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung des Nachtrages VIII zum Lokalgütertarife, Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Stryj-Chodorów und Przeworsk-Rozwadów, gelangt ein Nachtrag VIII zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 2 zur Einführung.

Derselbe enthält:

I. Neuauflage des Kilometerzeigers unter Einbeziehung der Strecken Stryj-Chodorów und Przeworsk-Rozwadów und der Stationen Podgórze-Stadt und Spytkowice, sowie der Lokalbahn Chabowka-Zakopane;

II. Neuauflage des Anhanges zum Kilometerzeiger unter Einbeziehung der Haltestellen Lososina, Tryncza und Wierczany.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von je 1 Krone pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. September 1899. (2512)

**Elbeumschlagsverkehr mit Westösterr.**

Für Holz des Ausnahmetarifes Nr. 5 treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

| | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| **Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz** | |
| von Freistadt in Oberösterreich | 81 ₰ |
| „ Kefermarkt | 83 „ |
| „ Prägarten | 84 „ |
| „ Summerau | 81 „ |
| **Nach Aussig-Landungsplatz** | |
| von Freistadt in Oberösterreich | 86 ₰ |
| „ Kefermarkt | 88 „ |
| „ Prägarten | 89 „ |
| „ Summerau | 86 „ |
| **Nach Schönpriesen-Umschlag** | |
| von Freistadt in Oberösterreich | 76 ₰ |
| „ Kefermarkt | 78 „ |
| „ Prägarten | 79 „ |
| „ Summerau | 76 „ |
| **Nach Dresden-Elbkai** | |
| von Freistadt in Oberösterreich | 106 ₰ |
| „ Kefermarkt | 108 „ |
| „ Prägarten | 109 „ |
| „ Summerau | 106 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, den 13. September 1899. (2513)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.**

(Einführung des Nachtrages II.)

Mit 1. Oktober d. J. (für Frachterhöhungen mit 1. November d. J.) tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Galizien und die Bukowina vom 1. Mai 1897 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung der besonderen Bestimmungen, die Aufhebung der Frachtsätze der Wagenladungsklassen C 1 und C 2, die Ergänzung des Klassenguttarifes, der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, schliesslich Berichtigungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 ₰ = 24 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 15. September 1899. (2514)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

## 9. Personen- und Gepäckverkehr.

**Einführung einer direkten Gepäckabfertigung von und nach der Haltestelle Marienborn.**

Die an der Bahnstrecke Eilsleben-Helmstedt belegene Haltestelle Marienborn wird vom 1. Oktober d. J. ab auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche daselbst eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

Magdeburg, im September 1899. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 10. Verdingungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Wir vergeben in öffentlicher Verdingung die Lieferung von Befestigungstheilen aus Holz und aus Eisen für Stuhlschienenoberbau und zwar:

62 400 Stück Keile aus Eichenholz von verschiedener Anordnung,
65 000 „ Stuhlnägel aus Eichenholz,
65 000 „ Stuhlnägel aus Schweisseisen,
2 600 „ Keile aus Eisen.

Angebotsbogen, Bedingungen und Zeichnungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Freitag, den 29. September d. J., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen, zu welchem Zeitpunkte die Eröffnung der Angebote beginnt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 7. September 1899. (2516)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Für die k. b. Staatseisenbahnen sollen im Wege der allgemeinen schriftlichen Verdingung

92 000 Stück eichene Bahnschwellen I. und II. Klasse,
15 500 m eichene Weichenschwellen I. Klasse,
72 000 m eichene Weichenschwellen II. Klasse

an den Wenigstnehmenden zur Lieferung vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen vom September 1897 liegen bei den k. Oberbahnämtern und dem Regie- und Baumaterialienbüreau (Generaldirektionsgebäude, Elisenstrasse Nr. 3/IV) zu jedermanns Einsicht auf und können daselbst auch die Formblätter zu den Angeboten in Empfang genommen werden.

Die Angebote selbst sind vorschriftsmässig überschrieben und verschlossen bis längstens Mittwoch, den 4. Oktober l. J., Mittags 12 Uhr, bei dem Regie- und Baumaterialienbüreau einzureichen, woselbst auch die Eröffnung der eingelaufenen Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter, am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr vorgenommen wird.

München, den 9. September 1899. (2517)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Pfälzische Eisenbahnen.**

Die Lieferung von ungefähr 213 000 kg gusseisernen Bremsklötzen soll im Wege allgemeinen Angebots vergeben werden. Zeichnungen, allgemeine und besondere Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben gegen Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift „Bremsklötze pro 1900" versehen, „portofrei, verschlossen bis 2. Oktober, Mittags 12 Uhr, anher einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Ludwigshafen a/Rh., 14. Sept. 1899. (2518)
Die Direktion.
v. Lavale.

## 11. Verkauf von Altmaterialien.

**K. württb. Staatseisenbahnen.**

Verkauf von alten und entbehrlichen Werkstättematerialien.

Die bei dem Hauptmagazin Esslingen und den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Esslingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen und Ulm lagernden alten und entbehrlichen Materialien werden dem Verkauf ausgesetzt.

Dieselben bestehen in:

altem Feuerbüchsenkupfer, Kupferabfällen, Kupferspänen, Messing- und Rothgussabfällen, Messing- und Rothgussspänen, Kompositionsspänen, Kompositionsasche, alten Radreifen und Radsternen, altem Schmiedeisen und Eisenblech, alten Dampfkesseln, alten Roststäben und Siedröhren, alten Ketten, altem Gusseisen, Eisen- und Stahldrehspänen, Federstahl- und sonstigen Stahlabfällen, alten Gummiwaaren,

je einer Partie neuer noch ungebrauchter Kupferbleche, Kupferröhren, Kupferstangen, Messingröhren, Schraubenmuttern und Kesselnieten,

noch brauchbaren Theilen einer abgebrochenen Turbinenanlage, worunter 4 Stück gusseiserne Winkelräder, einem noch vollständig betriebsfähigen Dampfkessel sammt Armatur und einem noch brauchbaren Schwungrad von einer Dampfmaschine.

Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichniss werden auf Verlangen von der unterzeichneten Verwaltung verabfolgt. Die Kaufangebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf alte und entbehrliche Werkstättenmaterialien" spätestens bis zum 27. September d. J. hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am 28. September, Vormittags 9 Uhr statt. Die Bieter bleiben bis zum 18. Oktober d. J. an ihre Angebote gebunden.

Esslingen, 12. September 1899. (RM2519)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

## 12. Offene Stellen.

Ein mit dem Tarif- und Verkehrskontrolwesen vertrauter Beamter wird von einer Privatbahn mit nicht unbedeutendem Verkehr als Betriebskontroleur und Vorsteher der Kontrole zum baldigsten Antritt gesucht.

Meldungen sind sofort unter T. R. N. 378 unter Beigabe von Zeugnissen und Lebenslauf und Angabe des Gehaltsanspruchs bei dem kaiserlichen Hauptpostamt in Magdeburg niederzulegen. Diskretion zugesichert. (2520)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 73. | 23. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Entwickelung der Eisenbahngesetzgebung in Ungarn.

(Fortsetzung aus Nr. 72.)

Was das Betriebsrecht anbelangt, so sind die grundlegenden Normen in der Eisenbahnbetriebsordnung vom Jahre 1851 enthalten, welche auf Grund des Ausgleiches vom Jahre 1867 auch nach der Wiederherstellung der ungarischen Verfassung in Ungarn in Rechtskraft verblieb. Die Betriebsordnung ist in vielen Punkten vollständig veraltet, so dass sie gelegentlich der in Schwebe befindlichen Erneuerung des Ausgleiches zwischen Oesterreich und Ungarn in den Entwurf des Zoll- und Handelsbündnisses unter die in beiden Ländergebieten einheitlich zu beobachtenden Normen nicht mehr aufgenommen und dem Reichstage eine besondere Gesetzvorlage unterbreitet wurde, durch welche die Regierung ermächtigt wird, die Betriebsordnung bis zur Schaffung einer organischen gesetzlichen Verfügung für Ungarn unter Abänderung der den heutigen Verwaltungs- und Rechtsverhältnissen nicht mehr entsprechenden Theile im Verordnungswege in Geltung zu belassen.

Auf Grundlage der Bestimmung des Ausgleiches, wonach die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet werden sollen, sind verschiedene, den Betrieb betreffende Verfügungen einheitlich für Ungarn und Oesterreich erlassen worden, so die Signalordnung, die Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe, die Grundzüge der Vorschriften für den Betrieb auf Lokalbahnen, die Bestimmungen über die Vorlage und Genehmigung der Fahrpläne, die Verordnung über die Regelung des Transportes explosiver Gegenstände auf Eisenbahnen usw. Auch sonst nahm das Betriebsrecht in Ungarn eine ähnliche Entwickelung wie in Oesterreich. Die einschlägigen Vorschriften sind überaus zahlreich. Zu erwähnen sind u. a. jene Verfügungen, welche die Qualifikation der Bediensteten regeln (hierher gehört auch die vom Ministerium im Jahre 1887 erfolgte Einrichtung eines Fachkurses zur Ausbildung von Eisenbahnbeamten, welche jeder Anstellungswerber zurückgelegt haben muss), die Bestimmungen über das Verfahren bei Unfällen und über den Rettungsdienst, ferner die Eisenbahnsanitätsnormen (speziell Gesetzartikel XIV vom Jahre 1876, Gesetzartikel VII vom Jahre 1888 über das Veterinärwesen, welcher auch die Desinfektion der Viehwagen vorschreibt) usw.

In enger Beziehung zu den Betriebsnormen steht das Strafrecht für den Betrieb gefährdende Handlungen oder Unterlassungen.

Das Eisenbahnstrafrecht Ungarns ist in den Gesetzartikeln V vom Jahre 1878 und XL vom Jahre 1879 niedergelegt. Kapitel XXXIX des ersteren Gesetzes bestraft die böswillige und fahrlässige Eisenbahnbeschädigung und Gefährdung, das Ertheilen von falschen Signalen oder das Unterlassen der vorgeschriebenen Signalisirung, die Gefährdung der Reisenden und der aufgegebenen Güter sowie der in der Nähe der Eisenbahn befindlichen Personen und Sachen. Als Nebenstrafe in manchen dieser Fälle kann Entlassung aus dem Eisenbahndienst angeordnet werden. Das Uebertretungsstrafgesetz, Gesetzartikel XL vom Jahre 1879, ahndet laut Kapitel IX die Ausserachtlassung der für die Beförderung von Sprengstoffen maassgebenden Bestimmungen, das Zuwiderhandeln gegen die zur Wahrung der Sicherheit und Gesundheit auf Eisenbahnen erlassenen Vorschriften, die Nichtbefolgung der im Interesse der Sicherheit erfolgten Anweisungen des Bahnpersonals, und endlich das vorschriftswidrige gefährdende Verfahren der Eigenthümer von Strassenbahnen mit Pferdebetrieb und von Seilbahnen.

Neben der Strafrechtsgesetzgebung muss an dieser Stelle noch der Verwaltungsgerichtsbarkeit gedacht werden, welche das Eisenbahnwesen in vielen Punkten berührt. Gesetzartikel XXV vom Jahre 1896 zählt die Fälle auf, welche Gegenstand des Verfahrens vor dem Verwaltungsgerichtshof bilden können. Als solche sind die Streitigkeiten zwischen Lokal- und Eisenbahnpolizeibehörden über die Anwendung der §§ 93 bis 100 der Eisenbahnbetriebsordnung, ferner diejenigen Entscheidungen des

Handelsministers aufgeführt, durch welche er im Sinne der Betriebsordnung die Eisenbahndirektionen mit Geld- und Ordnungsstrafen belegt, den Eisenbahnen die Erstellung von konzessionswidrigen Tarifen auferlegt, die späteren lästigen Gesetzbestimmungen auf früher konzessionirte Bahnen ohne gesetzliche Ermächtigung ausdehnt oder spätere günstige Bestimmungen der früher konzessionirten Bahn vorenthält. Dem Verwaltungsgerichtsverfahren unterliegt endlich noch eine Reihe derjenigen Entscheidungen des Handelsministers, welche aus dem Verhältniss der Lokalbahnen zum Staate (Einlösung, Heimfall, Staatsbeiträge) und den Betriebsverträgen der Staatsbahnen mit Lokalbahnen entspringen.

Das ungarische Frachtrecht beruht materiell auf denselben Grundlagen wie das österreichische und deutsche. Das älteste Frachtrecht Ungarns (Gesetzartikel XX vom Jahre 1840) behandelte nur die Landfracht. Die im Gesetzartikel XXV vom Jahre 1836 niedergelegten Grundsätze bildeten, wenn man von den Transportbestimmungen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen absieht, bis zu der infolge des 1867er Ausgleiches auch in Ungarn erfolgten Kundmachung des bereits den Grundsätzen des deutschen Handelsgesetzes angepassten österreichischen Betriebsreglements vom 30. Juni 1863, die einzige Quelle des ungarischen Eisenbahnfrachtrechts.

Diesem Betriebsreglement folgten die Betriebsreglements vom Jahre 1872 und 1874, welche gleichfalls übereinstimmend für Ungarn und Oesterreich erlassen wurden. Auch die im ungarischen Handelsgesetzbuch (Gesetzartikel XXXVII vom Jahre 1875) enthaltenen Bestimmungen über das Frachtrecht weisen mit geringen, hauptsächlich den Ladeschein betreffenden, in der Praxis kaum verwertheten Normen eine nahezu vollständige Uebereinstimmung mit dem österreichischen und deutschen Handelsgesetz auf. Ungarn ist auch dem Berner Internationalen Frachtrechtsübereinkommen vom 14. Oktober 1890 beigetreten und hat ebenso wie Oesterreich das innere Frachtrecht diesem entsprechend abgeändert. Das Letztere geschah in der Weise, dass Gesetzartikel XXV vom Jahre 1892, mit welchem das genannte Uebereinkommen eingeführt wurde, die Regierung gleichzeitig ermächtigte, dessen Bestimmungen durch Aenderung des Betriebsreglements auf die dem Uebereinkommen nicht unterliegenden Frachtgeschäfte selbst dann auszudehnen, wenn die internationalen Normen von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches abweichen. Diese Reform des internen Frachtrechts erfolgte durch die Erlassung des Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892.

Der Personenverkehr hat in Ungarn nur hinsichtlich der Haftpflicht eine gesetzliche Regelung erfahren, und zwar durch Gesetzartikel XVIII vom Jahre 1874, welcher die Haftpflicht nach dem Muster des deutschen und österreichischen Haftpflichtgesetzes und zwar auch für Bauunfälle derart regelt, dass nur eigenes Verschulden des Beschädigten, als höhere Gewalt aufzufassende Ereignisse, sowie unabwendbare Handlungen dritter Personen die Haftung der Eisenbahn ausschliessen.

In Bezug auf das Eisenbahntarifwesen hat Ungarn nur eine dürftige Gesetzgebung. Die ersten Spuren einer solchen finden sich, wie schon an früherer Stelle erwähnt wurde, im Gesetzartikel XXV vom Jahre 1836. Dort ist insbesondere der Grundsatz gleicher Behandlung der Parteien sowie der Grundsatz der Oeffentlichkeit der Tarife ausgesprochen, Grundsätze, welche allerdings erst in einer viel späteren Periode vollständig zur Geltung gelangt sind. Die Grundlagen für das Tarifgenehmigungsrecht der Regierung bieten das Konzessionsregulativ und die Eisenbahnbetriebsordnung sowie die Bestimmungen der Konzessionsurkunden. Eine materielle Norm enthält Gesetzartikel XXXII vom Jahre 1890, welcher die Regierung ermächtigt, Bahnen, die den Zonentarif einführen, von gewissen konzessionsmässigen Verpflichtungen, insbesondere von der Gewährung von Freigepäck zu befreien.

In den Konzessionsurkunden der seit 1867 mit staatlicher Zinsengarantie gebauten Bahnen wahrte sich die Regierung maassgebenden Einfluss auf die Tarife. In noch erhöhtem Maasse ist die staatliche Tarifhoheit gegenüber den Vizinalbahnen zur Geltung gebracht worden. Rücksichtlich dieser Bahnen werden in den Konzessionsurkunden Höchsttarife festgesetzt; der Staat behält sich ein Tarifherabsetzungsrecht vor, falls der Reinertrag eine bestimmte Höhe übersteigt. Die Unternehmer werden verhalten, im ungarischen Seehafenverkehre billige Tarife zu gewähren und die heimische Industrie tarifarisch zu begünstigen. Vielfach wird auch der Regierung das Recht eingeräumt, die Einführung der Einheitssätze der ungarischen Staatsbahnen zu fordern usw.

Das Tarifwesen der Strassenbahnen der Hauptstadt ist dem Wirkungskreise des Ministeriums entrückt; die unmittelbare Entscheidung über Tarifangelegenheiten derartiger Bahnen fällt nach einem ministeriell genehmigten Statute innerhalb der durch die Konzession vorgezeichneten Grenzen in den autonomen Wirkungskreis des hauptstädtischen Munizipiums.

Die formelle Regelung des Tarifwesens erfolgte übereinstimmend mit Oesterreich. Nachdem durch verschiedene Ministerialverordnungen aus den Jahren 1876, 1881 und 1887 die Veröffentlichung der Tarife und Tarifermässigungen geregelt sowie das Verbot geheimer Tarifbegünstigungen ausgesprochen und die Bestimmungen dieser Verordnungen durch spätere Erlasse verschärft worden waren, kam es zur einheitlichen Regelung der Bestimmungen über Veröffentlichung von Tarifen und Tarifbegünstigungen (Verordnungen von 1890 und 1895).

An dieser Stelle mögen auch die Gesetze Erwähnung finden, durch welche im Eisenbahn- und Dampfschifffahrtsverkehr die Personenfahrpreise sowie die Frachtgebühren einer besonderen Transportsteuer unterworfen wurden. Es sind dies die Gesetzartikel XX vom Jahre 1875 und XIV vom Jahre 1887. Durch letzteres Gesetz wurde die ursprünglich für Reisende und Reisegepäck mit 10 % festgesetzte Steuer auf 18 % der Fahrtaxe bezw. der Gepäckgebühr, die Steuer für Eilgutsendungen von 5 auf 7 %, für Frachtgüter von 2 auf 5 % der Frachtgebühren erhöht. Von der Steuer befreit sind Strassenbahnen sowie die innerhalb der Grenzen der Hauptstadt den Verkehr vermittelnden Eisenbahnen.

Ein neues Gebiet gesetzgeberischer Thätigkeit eröffnete sich anlässlich der fortschreitenden Entwickelung der Vizinalbahnen. Die Bestrebungen nach dem Bau billiger Bahnen reichen in Ungarn bis in die 60er Jahre zurück. Von epochemachender Bedeutung war in dieser Beziehung der Bau der 1876 konzessionirten Arad-Körösthaler Bahn, der wohlfeilsten, welche bis dahin in Oesterreich und Ungarn gebaut worden war. Von da an entwickelte sich eine immer lebhaftere Bewegung zur Herstellung von Lokalbahnen; die Regierung erachtete es als ihre Pflicht, das Zustandekommen von solchen Bahnen durch Gewährung von Erleichterungen und Begünstigungen zu fördern. So entstand der Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1880, welcher durch Gesetzartikel IV vom Jahre 1888 Abänderungen erfuhr. Durch diese Gesetze wurde die finanzielle Mitwirkung des Staates, der Munizipien, Gemeinden und Interessenten an derartigen Bahnbauten geregelt und den Unternehmungen eine stattliche Reihe von werthvollen Begünstigungen eingeräumt.

Der ungarische Staat gewährt den Vizinalbahnen zunächst Stempel-, Steuer- und Gebührenfreiheit, entbindet sie von den Abgaben für Gefälls- und Polizeiinspektion sowie für Wasserregulirungen und wendet ihnen auch noch unter folgenden Titeln Unterstützungen zu:

1. Wenn Aerarial- oder solche Fondsgüter, welche in staatlicher Verwaltung stehen, an der Bahn interessirt sind, so tragen diese Güter zu den Baukosten bei.

2. Für die Postbeförderung kann der Handelsminister durch 50 Jahre eine Pauschsumme gewähren, welche das Doppelte von dem beträgt, was die Post infolge der Bahnbenutzung erspart; dabei besteht nur die Einschränkung, dass der Jahresbetrag, mit 5,5 % kapitalisirt, 10 % der wirklichen Bahnkosten nicht übersteigen darf.

3. Der Handelsminister kann zur Unterstützung entstehender Lokalbahnen jährlich einen bestimmten Betrag (jetzt 600 000 fl.) ins Staatsbudget einstellen; je eine Lokalbahn kann aus diesem Betrag (in der Regel gegen Stammaktien) bis zu 10 % des effektiven Anlagekapitals unterstützt werden. Grössere Kapitalsbeiträge, welche durchaus nicht ausgeschlossen sind, bedürfen der besonderen Genehmigung im Gesetzwege.

4. Die für den Bau von Lokalbahnen nothwendigen Baumaterialien werden auf den ungarischen Staatsbahnen frei befördert.

5. Die Maschinenfabrik der königlich ungarischen Staatsbahnen und das staatliche Eisenwerk Diosgyör können den Vizinalbahnen den Kaufpreis für gelieferte Lokomotiven sowie Eisen- und Stahlmaterialien auf mehrere Jahre stunden.

6. Die ungarischen Staatsbahnen und alle garantirten Privatbahnen sind verpflichtet, über Verlangen den Betrieb anschliessender Lokalbahnen gegen Vergütung der thatsächlichen Kosten zu führen.

Das Gesetz räumt dem Handelsminister das Recht ein, die Inbetriebsetzung solcher Lokalbahnen zu verweigern, zu denen die Interessenten nicht wenigstens 25 % des Anlagekapitals beigetragen haben. Dasselbe Gesetz ermächtigt die Munizipien und Gemeinden zur finanziellen Mitwirkung an dem Zustandekommen von Vizinalbahnen und zur Einhebung besonderer Steuern für diesen Zweck.

So bedeutsam auch die Förderung war, welche durch die Vizinalbahngesetze dem Eisenbahnbau durch eine Reihe von Jahren zu theil wurde, so ist gleichwohl in den letzten Jahren in dem Bau von Vizinalbahnen ein Stillstand eingetreten, welcher eine Reform der Vizinalbahngesetzgebung immer dringender erscheinen lässt, und ist eine systematische Revision der Vizinalbahngesetzgebung bereits in Vorbereitung.

Zum Schlusse sei noch in Kürze der Normen über die Organisation der Eisenbahnaufsicht und der Verwaltung der Staatsbahnen gedacht.

Die oberste Eisenbahninstanz bildete nach der Organisation des Jahres 1848 das Ministerium für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen. Dieses wurde nach dem 1867 er Ausgleiche mit Oesterreich wieder eingerichtet und leitete die Eisenbahnangelegenheiten bis zum Jahre 1889. In diesem Jahre wurde durch Gesetzartikel XVIII die Errichtung eines Handelsministeriums angeordnet, welchem das gesammte ungarische Kommunikationswesen sowie das Handels- und Gewerbewesen unterstellt ist, eine Maassnahme, zu welcher insbesondere der enge Zusammenhang zwischen Handelspolitik und Eisenbahntarifwesen Anlass gab. Unter dem Handelsministerium steht die Generalinspektion für Eisenbahnen und Schifffahrt, welche bis zum Jahre 1877 eine selbständige Behörde zur Ausübung der wirthschaftlichen und technischen Aufsicht über Staats und Privatbahnen bildete und aus zwei gesonderten Abtheilungen, der Betriebs- (Wirthschafts-) und der Bauabtheilung bestand. Seit 1877 ist die Generalinspektion nur mehr eine Abtheilung des Handels- (früher Kommunikations-) Ministeriums und ihr Wirkungskreis auf Betriebsangelegenheiten beschränkt Die Kontrole des Baues von Privatbahnen wird unmittelbar vom Ministerium ausgeübt. Die Führung des Betriebes der Staatsbahnen obliegt der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, unter welcher Betriebsleitungen den Dienst in engeren Bezirken versehen. Als Beirath für Tarifangelegenheiten ist dem Handelsminister die Tarifkommission beigegeben, deren Mitglieder theils von der Regierung ernannt, theils von den Handels- und Gewerbekammern sowie von industriellen, kaufmännischen und Landwirthschaftsvereinen gewählt werden. Die Tarifkommission soll in allen wichtigen Tarif-, Verkehrstheilungs- und verwandten Angelegenheiten sowie auch über die Verleihung von Eisenbahnkonzessionen ihr Gutachten abgeben.

Ueberblickt man den bisherigen Entwickelungsgang der ungarischen Eisenbahngesetzgebung, so tritt zunächst der Mangel einer zeitgemässen Kodifikation des Konzessions- und Betriebsrechts auffällig hervor. Noch immer stehen in Ungarn die aus dem Jahre 1851 stammende österreichische Eisenbahnbetriebsordnung, sowie das dem österreichischen Konzessionsgesetz vom Jahre 1854 nachgebildete Konzessionsregulativ in formeller Geltung, ungeachtet diese Gesetze in vielen Punkten veraltet und höchst reformbedürftig sind.

Was die Eisenbahnbetriebsordnung anbelangt, deren Abänderung nach den bisherigen Ausgleichsgesetzen nur im Einvernehmen mit Oesterreich erfolgen konnte, so wurde von beiden Regierungen die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Aenderung wiederholt anerkannt und die Ausarbeitung gemeinsamer Entwürfe in Aussicht genommen. Hierzu kam es indessen nicht, und beschränkte man sich darauf, durch Spezialverfügungen einzelne unhaltbar gewordene Bestimmungen den Anforderungen der modernen Eisenbahnverhältnisse anzupassen, sowie in Ausführung verschiedener ganz allgemein gehaltener Vorschriften der Betriebsordnung eingehendere Ausführungsbestimmungen zu treffen. Die Reform des Eisenbahnkonzessionsgesetzes, welches dem österreichischen nachgebildet ist, wurde in Ungarn wohl deshalb nicht als dringlich erachtet, weil für Vizinalbahnen ohnehin Sonderbestimmungen getroffen sind und andere Bahnen in Ungarn vom Staate gebaut werden.

Wenn man vom Konzessionsgesetze und der Betriebsordnung absieht, hat Ungarns Eisenbahngesetzgebung seit der im Jahre 1867 erfolgten Wiederherstellung der ungarischen Verfassung eine vom modernen Geiste erfüllte, den Bedürfnissen des sich mächtig entwickelnden Verkehrswesens voll Rechnung tragende Fortbildung erfahren. Man hat hierbei in vorurtheilsfreier Weise fremdländische, vor allem österreichische und deutsche Rechtsnormen in die ungarische Gesetzgebung übernommen, soweit es sich nicht um Verhältnisse handelte, welche den ungarischen Eisenbahnen eigenthümlich waren und deshalb einer besonderen Art der Regelung bedurften. Als Beispiele selbständiger ungarischer Rechtsentwickelung mögen hier nur das Enteignungs- und Eisenbahnbüchergesetz sowie die Vizinalbahngesetze angeführt werden. Charakteristisch ist auch die besondere gesetzliche Fürsorge für „das Herz des Landes“, wie Graf Szechenyi in seinem Eisenbahnprogramm vom Jahre 1848 die Hauptstadt genannt hat. Diese Fürsorge kommt ebensowohl in den erleichternden Bestimmungen für den Bau und Betrieb der hauptstädtischen Strassenbahnen, als auch in der Wahrung des Einflusses der Stadt auf Bau, Betrieb und Tarifwesen der Strassenbahnen, sowie endlich in einer den Interessen der Hauptstadt (durch getrennte Zonenberechnung bis und ab Budapest) Rechnung tragenden Gestaltung des Tarifsystemes der Staatsbahnen zum Ausdruck. So anerkennenswerth übrigens auch die Ergebnisse der bisherigen Entwickelung der ungarischen Eisenbahngesetzgebung sind, so lässt sich nicht verkennen, dass sie noch weitaus zu keinem organischen Abschluss gelangt ist, und dass noch grosse Aufgaben auf diesem Gebiete ihrer Lösung harren. Möge diese Lösung in dem gleichen fortschrittlichen Sinne erfolgen, von welchem die bisherige Gesetzgebung Ungarns auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gleichwie auf allen anderen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens erfüllt ist.*)

*) Näheres über die ungarische Eisenbahngesetzgebung siehe in dem Artikel des Dr. v. Neumann über die ungarische Eisenbahngesetzgebung in der „Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie“ in Band 3, Wien 1898; ferner die Abhandlung über die Eisenbahngesetzgebung Ungarns in den „Volkswirthschaftlichen Mittheilungen aus Ungarn 1899“, 1. Vierteljahrsheft.

## Die neuen preussischen Prüfungsvorschriften für den mittleren nichttechnischen Staatseisenbahndienst.

Durch Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. Juni d. J. (veröffentlicht im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ Nr. 24 vom 16. Juni d. J.) tritt für die mittleren und unteren Staatseisenbahnbeamten vom 1. Oktober d. J. an ein Nachtrag zur Prüfungsordnung vom 16. März 1895 in Kraft, der für die ganze Laufbahn dieser Beamten von durchgreifender Wichtigkeit ist und wegen seiner allgemeinen Bedeutung auch an dieser Stelle besonders hervorgehoben zu werden verdient.

Während nach den bisherigen preussischen Ausbildungs- und Prüfungsvorschriften die Laufbahn der Anwärter für den Büreau-, für den Stations- und für den Güterabfertigungsdienst eine getrennte war, ist sie nunmehr für diese Dienstzweige, welche den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst umfassen, einheitlich gestaltet. Militäranwärter für den Bahnhofs-, Büreau- und Abfertigungsdienst, sowie Beamte des unteren Betriebsdienstes, welchen die Anstellungsfähigkeit für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst verliehen ist, haben nach Ablauf einer einjährigen Vorbereitungszeit die Prüfung zum Eisenbahnassistenten abzulegen. Die Vorbereitung für diese Prüfung erfolgt im Bahnhofs- und Abfertigungsdienst in der Regel auf einer mittleren Station. Die in der Prüfung verlangten Kenntnisse entsprechen etwa den Anforderungen der bisherigen Prüfung zum Stationsassistenten. Erst nach Ablegung dieser Prüfung können Militäranwärter und die vorstehend bezeichneten Unterbeamten im Büreaudienst verwendet werden. Sie haben sich alsdann einer in einfachen Formen zu haltenden Kalkulaturprüfung zu unterziehen.

Durch die Ablegung der Eisenbahnassistentenprüfung erlangt der Prüfling die Befähigung zur Anstellung als Eisenbahnassistent, mag er nun im Stations-, Abfertigungs- oder Büreaudienst Verwendung finden.

Die Befähigung zur Anstellung als Hauptkassenkassirer, Betriebskontroleur, Stationsvorsteher 1. Klasse, Stationskassenrendant, Güterexpeditionsvorsteher, (nichttechnischer) Eisenbahnsekretär, Kassenkontroleur, Stationsvorsteher 2. Klasse, Stationseinnehmer, Güterexpedient, endlich Materialverwalter 1. Klasse wird durch Ablegung der neu eingeführten Fachprüfung 1. Klasse erworben. Diese bildet für die Civilsupernumerare (ein leider unübersetzbares und aus der Titelwelt des preussischen Beamtenthums kaum mehr zu entfernendes Wort) — d. h. für die mit besserer Schulbildung versehenen Civilanwärter des mittleren Eisenbahndienstes — die erste und eigentliche Anstellungsprüfung. Sie kann von ihnen erst nach Ablauf einer dreijährigen Vorbereitungszeit und, nachdem sie im äusseren Betriebsdienste vollständig ausgebildet sind und ihre Befähigung für die Obliegenheiten des Bahnhofsdienstes nachgewiesen haben, abgelegt werden.

Die Fachprüfung 1. Klasse entspricht in den gestellten Anforderungen etwa einer Verbindung aus der bisherigen Prüfung zum Eisenbahnsekretär und zum Stationsvorsteher. Hier, wie bei der Eisenbahnassistentenprüfung, wird auf die Kenntniss des Verkehrs- und Betriebsdienstes, wie sie nur durch praktische Thätigkeit und unmittelbare Anschauung in diesen Dienstzweigen erworben werden kann, besonderes Gewicht gelegt. Die Prüfungen zum Stationsvorsteher, zum Güterexpedienten und zum Büreauassistenten sind abgeschafft, ebenso für diejenigen, welche nach Maassgabe der neuen Vorschriften die Fachprüfung 1. Klasse abgelegt haben, die Prüfung zum Eisenbahnsekretär, welche nur noch für die schon früher eingetretenen Anwärter unter gewissen Voraussetzungen bestehen bleibt.

Zugleich mit diesen Prüfungsvorschriften sind auch neue Amtsbezeichnungen eingeführt, welche eine wesentliche Vereinfachung gegen den bisherigen recht verwickelten Zustand bedeuten. Anwärter, welche durch Ablegung der Prüfung die Anwartschaft zum Eisenbahnassistenten erworben haben, führen die Amtsbezeichnung „Stationsdiätar“, welche sich in „Büreaudiätar“ verwandelt, wenn sie nach Ablegung der Kalkulaturprüfung im Büreaudienst verwendet werden. Diejenigen Anwärter, welche die Fachprüfung 1. Klasse bestanden haben, erhalten die Bezeichnung „Eisenbahnpraktikant,“ wenn sie nicht etwa schon etatsmässige Stellen bekleiden.

Der Nachtrag zur Prüfungsordnung enthält ausserdem eine Reihe wichtiger Bestimmungen über die Vorbedingungen der Annahme für den mittleren Eisenbahndienst. Körperliche Tauglichkeit für den Bahnhofsdienst soll hiernach auch für die Civilsupernumerare, von denen der grössere Theil auch nach den neuen Vorschriften doch den besseren Stellen des Büreaudienstes sich widmen wird, die Regel bilden. Die Anforderungen an die Schulbildung der Civilsupernumerare sind dieselben geblieben, wie sie seit 1895 bestanden. Das Reifezeugniss einer höheren Bürgerschule, einer Landwirthschaftsschule oder einer gymnasialen oder realistischen Lehranstalt mit sechsjährigem Lehrgange oder aber die seit etwa zehn Jahren in Preussen eingeführte Abschlussprüfung aus der Untersekunda neunstufiger höherer Lehranstalten genügen. Regelmässig sollen die Anwärter ihrer Militärpflicht beim Eintritt in den Eisenbahndienst schon genügt haben oder für die Friedenszeit endgültig davon befreit sein.

Aus den Abänderungen der Ausführungsbestimmungen zur Prüfungsordnung heben wir nur hervor, dass die Vorschriften für die Ausbildung der Civilsupernumerare im äusseren Betriebsdienst wesentlich verschärft sind. Sie müssen, wie gesagt, sich die Befähigung für die Obliegenheiten des Bahnhofsdienstes erwerben. Unseres Erachtens stellen die neuen Vorschriften in ihrer Gesammtheit einen sehr bedeutsamen Fortschritt dar; die Trennung der verschiedenen Laufbahnen nach den drei eingangs angegebenen Richtungen ist aufgegeben und der Schwerpunkt der gemeinschaftlichen Ausbildung ist in den praktischen Eisenbahndienst verlegt. Dem Militäranwärter ist nach Erreichung der Stellung des Eisenbahnassistenten die Möglichkeit gegeben, durch die Fachprüfung sich die Befähigung sowohl für die besseren Stellen nicht nur des Stations-, sondern auch des Büreaudienstes zu erwerben, und ebenso kann der Civilsupernumerar auf diesem Wege in die besseren Stellen des Stationsdienstes gelangen.

Nach den in der Presse aus dem Kreise der Beamtenwelt laut gewordenen Stimmen ist auch diese selbst mit der Neuordnung sehr zufrieden. Die Bewegungsfreiheit für den jüngeren Beamten ist eine grössere geworden. Es stehen ihm nun die verschiedenen Dienstzweige, für deren jeden bisher ein besonderer Ausbildungsgang und besondere Prüfungen vorgeschrieben waren, durch eine Hauptprüfung offen. Bekanntlich war bisher der Uebergang von einem Dienstzweig zum anderen in der preussischen Staatseisenbahnverwaltung nicht nur durch die Verschiedenheit des Ausbildungsganges und der Prüfungen, sondern auch durch die Vorrechte der Militäranwärter in Bezug auf die Stellen des äusseren Dienstes sehr erschwert. Diese Vorrechte waren schon durch die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 9. November 1898 („Eisenb.-V.-Bl.“ Nr. 41 v. 30/11. 1898 S. 324) nicht unwesentlich geändert. Während die Militäranwärter bisher auf sämmtliche Stellen der Stationsassistenten und Stationsvorsteher ein ausschliessliches Vorrecht hatten, dagegen ihnen die Stellen der Assistenten des Abfertigungs- und Büreaudienstes nur zur Hälfte vorbehalten waren, sind ihnen jetzt die im Eisenbahnassistenten vereinigten Stellen zu $^2/_3$, die höheren Stellen als Hauptkassenkassirer, Betriebskontroleure,

Stationsvorsteher 1. und 2. Klasse, Stationskassenrendanten, Güterexpeditionsvorsteher, Eisenbahnsekretäre, Stationseinnehmer und Güterexpedienten zur Hälfte vorbehalten.

Die Hauptsache bleibt, dass nunmehr auch Civilsupernumerare die besseren Stellen des äusseren Dienstes vom Stationsvorsteher 2. Klasse an erhalten können.

Die höchst erwünschte Folge dieser Neuerungen wird sein, dass einmal jüngere Beamte von tüchtiger Schulbildung und gründlicher Kenntniss des inneren Eisenbahndienstes mehr als bisher im Bahnhofs- und Betriebsdienst Verwendung finden werden. Dann aber wird auch die frische Luft des äusseren Bahnhofsdienstes, die zeitweilige Thätigkeit im eigentlichen Verkehrsleben wohlthätige Wirkung auf diejenigen ausüben, die nach vollendeter Ausbildung sich dem inneren Büreaudienst widmen. Auch das ist ein guter Schritt auf dem Wege, den das Eisenbahnwesen wandelt, dem Wege der Abstreifung alles überflüssigen büreaukratischen Wesens.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die „Berl. Polit. Nachr." bringen eine Betrachtung über die **Bedeutung der preussischen Staatsbahnüberschüsse** für den Staatshaushaltsetat. Es wird dort folgendes ausgeführt:

„Der dem Entwurfe des Staatshaushaltsetats von 1898 beigefügte Nettoetat balanzirte in Einnahme und Ausgabe mit 444 400 000 *M.* Wenn am Jahresschlusse ein Nettoüberschuss von erheblich über 80 000 000 *M.* erzielt worden ist, so bedeutet dies mithin ein Mehr von nahezu 20 %. Von diesen Ueberschüssen sind 50 000 000 *M.* vorweg der Eisenbahnverwaltung zur Befriedigung unvorhergesehener, durch die Verkehrssteigerung bedingter Bedürfnisse zur Verfügung gestellt. Dieser ganze Betrag dürfte auch für Zwecke der Eisenbahnverwaltung in Anspruch genommen worden sein, während der Rest von 30 und einigen Millionen nach dem Schuldentilgungsgesetze zur Schuldentilgung bezw. Verrechnung auf bewilligte Anleihen zu verwenden ist.

Während zu dem Ueberschusse von 1896/97 die Eisenbahn rund zwei Drittel und zu dem von 1897/98 noch etwa ein Drittel beisteuerte, ist ihr Antheil an dem Ueberschusse von 1898 auf noch lange nicht 10 % gesunken. Zieht man die vorerwähnte ausserordentliche Aufwendung von 50 000 000 *M.* für Eisenbahnzwecke in Betracht, so ergibt sich ein Ueberschuss der Mehrausgaben über die Mehreinnahmen der Eisenbahnverwaltung von rund 43 000 000 *M.*, so dass sich der im Etat mit rund 175 000 000 *M.* vorgesehene Beitrag der Eisenbahnen zu den allgemeinen Staatsausgaben in Wirklichkeit auf 132 000 000 *M.* ermässigt hat. Umgekehrt ist der für allgemeine Staatszwecke verfügbare Reinertrag der übrigen Einnahmequellen von rund 270 000 000 auf rund 347 000 000 *M.*, also um weit mehr als 28 % gestiegen. An diesem erfreulichen Mehrertrage sind, abgesehen von der Verwandlung des etatsmässigen Zuschusses an das Reich in eine Zuwendung vom Reiche, mit Ausnahme der Domänenverwaltung, alle grossen Einnahmezweige betheiligt. Die Forst- und die Bergverwaltung konkurriren mit den direkten und den indirekten Steuern sowie mit den Verkehrsabgaben in dieser Richtung. Besonders reichlich hat sich der Ertrag der Einkommensteuer gestaltet, wogegen die rechnungsmässigen Reinerträge derjenigen Staatsinstitute, in deren Besitz sich grössere Beträge an Staats- und Reichsschuldverschreibungen und ähnlichen Anlagepapieren befinden, wie die Centralkasse für Genossenschaftswesen und die Seehandlung, durch die Kursrückgänge dieser Papiere gedrückt worden sind. Reiht sich daher das Finanzjahr 1898 in Bezug auf das Gesammtergebniss seinen günstigen Vorjahren ebenbürtig an, so weist es im einzelnen doch sehr abweichende Erscheinungen auf, welche in der Hauptsache eine nicht unerhebliche Verminderung der finanziellen Bedeutung der Staatsbahnen für den preussischen Staatshaushalt erkennen lassen."

Es wird sich uns wohl Gelegenheit bieten, auf die Frage, ob wirklich und in wie weit der diesjährige Rechnungsabschluss der preussischen Staatsbahnen eine ungünstige Veränderung in der Höhe des Reinertrages erkennen lässt, ausführlicher zurückzukommen. Jedenfalls scheint uns in dem mitgetheilten Ergebniss des Etatsabschlusses eine Mahnung zu liegen, dass es auch in Preussen Zeit wird, den Weg zu beschreiten, den Württemberg bereits gegangen ist, und dessen Nachahmung durch den Aufsatz in Nr. 57 d. Ztg. über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse empfohlen wurde: die gesetzliche Festlegung der Höhe, in welcher die Eisenbahnüberschüsse zu den allgemeinen Staatsausgaben beitragen sollen und die thunlichste Unabhängigmachung des Staatshaushalts von dem schwankenden Reinertrage der Betriebsverwaltungen.

— Am 15. und 16. d. Mts. hat zu Königswinter die 69. Sitzung der **ständigen Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnverwaltungen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten stattgefunden. Die Berathungen über die einzelnen Verhandlungsgegenstände haben zu folgendem Ergebniss geführt:

Angenommen wurden die Anträge auf: Aenderung und Ergänzung der Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und des Nebengebührentarifes; Feststellung der Tarifirung von Motorfahrrädern; Einführung von Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung der zum Schutze der Thiersendungen beigegebenen Geräthe; Aenderung in der Sperrigkeitsberechnung für Hopfen; Aufnahme von Holzspielwaaren in das Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Wagenladungsgüter; Detarifirung von Häuten und Fellen; Tarifirung von Drehscheiben für Vollbahnen nach Spezialtarif II; Feststellung der Tarifirung von Fittings (eiserne Rohrverbindungs- und Abschlussstücke); Erweiterung der Position „Hanf und Manillahanf" des Spezialtarifs II; Ergänzung der Position „Holzzellstoff (Cellulose)" des Spezialtarifs II; Aufnahme von Asch- und Müllkästen unter die Cement- und Betonwaaren des Spezialtarifs III; Feststellung der Tarifirung von Barythydrat; Aufnahme von Mülldünger unter die Düngemittel des Spezialtarifs III; Aufnahme von „Magnesia rohe, kohlensaure" in den Spezialtarif III; Aufnahme von Platten und Fliesen aus entglasten Scherben (Glas) in den Spezialtarif III; Tarifirung von Schappedünger zum Spezialtarif III; Festsetzung der Frachtberechnung bei Viehwagen mit eingebauten Bremskästen; anderweite Festsetzung der Tarifposition „Rübensyrup".

Abgelehnt wurden die Anträge auf: Aenderung der Frachtberechnung für Spiegelglas in Stückgutsendungen; Aenderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Ladegeräthen bei Gütersendungen; Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse.

Vertagt wurden die Anträge wegen: Aufnahme von frischen Nüssen und Maronen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; Aufnahme von Dünger aus aufgeschlossenen thierischen Abfällen in den Spezialtarif II; Feststellung der Tarifirung von Viehzucker; Aenderung der Frachtberechnung für lebende Thiere.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat August d. J. ergibt für 67 Bahnen, die schon im August 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 605,06 km.

| Einnahme | im ganzen *M.* | gegen das Vorjahr *M.* | auf 1 km *M.* | gegen das Vorjahr *M.* | gegen das Vorjahr % |
|---|---|---|---|---|---|
| für alle Bahnen im August d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 50 224 828 | + 2 685 491 | 1 204 | + 38 | + 3,26 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 93 762 262 | + 5 413 155 | 2 209 | + 82 | + 3,86 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende August d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 195 361 380 | + 10 579 436 | 5 504 | + 170 | + 3,19 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 384 024 029 | + 20 698 243 | 10 627 | + 342 | + 3,33 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 51 302 752 | + 3 014 272 | 8 380 | + 375 | + 4,68 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 89 770 632 | + 1 531 284 | 14 427 | — 28 | — 0,19 |

Eröffnet wurden: am 1. August Wörth a. S.-Lembach 8,45 km (Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen), Bolkenhain-Merzdorf 17,20 km (Direktionsbezirk Breslau), Crivitz-Parchim 21,29 km (mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn), am 15. August Angerburg-Goldap 49,82 km (Direktionsbezirk Königsberg), am 16. August Templin-Fürstenberg i. Meckl. 30,53 km (Direktionsbezirk Stettin).

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Betriebsergebnisse der preussischen und hessischen Staatseisenbahnen vom Monat August d. J. stellen ist auf 118 051 000 ℳ. und sind um 7 648 000 ℳ. grösser als im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte 36 989 000 ℳ. und der Güterverkehr 73 636 000 ℳ. Das Mehr stammt mit 1 974 000 ℳ. aus dem Personenverkehr, mit 4 671 000 ℳ. aus dem Güterverkehr und mit 1 003 000 ℳ. aus sonstigen Quellen. Die Einnahmen seit Beginn des Etatsjahres (1. April) betragen 553 582 000 ℳ. und übersteigen die entsprechende vorjährige Ziffer um 30 220 000 ℳ. Der Personenverkehr hat 174 084 000 (+ 9 505 000) ℳ., der Güterverkehr 345 851 000 (+ 18 586 000) ℳ. Einnahmen gebracht. Aus sonstigen Quellen flossen 33 647 000 (+ 2 129 000) ℳ.

— **Der Wirthschaftsbetrieb in den zwischen Hamburg-Altona-Berlin verkehrenden D-Zügen** ist seit dem 1. d. Mts. auf die Deutsche Eisenbahn-Speisewagengesellschaft in Berlin übergegangen. Sie wird den Wirthschaftsbetrieb bis zum 31. Dezember in den bisherigen mit Speiseraum versehenen Küchenwagen weiter führen, am 1. Januar k. J. aber besondere grosse Speisewagen einstellen. Die Gesellschaft verabfolgt kalte und warme Speisen und Getränke zu Preisen, welche von der Eisenbahnverwaltung genehmigt werden. („Nordd. Allg. Ztg.“)

— Nach dem Bericht der **Neuhaldensleber Eisenbahn** für das Betriebsjahr 1898/99 betrugen die Einnahmen einschliesslich 5 069 ℳ. Uebertrag aus dem Vorjahre 293 506 ℳ., die Ausgaben 149 343 ℳ.; es verbleibt somit ein Ueberschuss von 144 163 ℳ. Nach Abzug der statutenmässigen Rücklagen in den Erneuerungsfonds und den Reservefonds ergibt sich ein verfügbarer Ueberschuss von 129 658 ℳ., welcher wie folgt zur Verwendung gelangen soll: zur Zahlung der Dividende von 4,5 % auf 1 175 000 ℳ. Stammaktien Lit. A 52 875 ℳ., zur Zahlung der Dividende von 1,5 % auf 1 200 000 ℳ. Stammaktien Lit. B 18 000 ℳ., zur Verzinsung der Anleihe von 500 000 ℳ. mit 4 % und Tilgung derselben mit 0,5 % 22 500 ℳ., zur Verzinsung des Vorschusses Herrmann Bachstein, Berlin für Betriebsmittel 4 % von 18 849 ℳ. 754 ℳ., zur Tilgung des Vorschusses Herrmann Bachstein, Berlin für Betriebsmittel 1 % von 20 268 ℳ. 203 ℳ., zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 1 817 ℳ., zur Rücklage in den Bilanzreservefonds 1 003 ℳ., zur Rücklage in den Dispositionsfonds 8 097 ℳ., zu sonstigen Zwecken 22 441 ℳ. und Vortrag auf neue Rechnung 1 966 ℳ.

— Der Stand der durch das **Hochwasser auf den bayerischen Staatsbahnen** eingetretenen umfangreichen Verkehrsstörungen ist nach den bis zum 21. d. Mts. vorliegenden Nachrichten ein wesentlich gebesserter: Der Verkehr München-Regensburg, München-Rosenheim, Rosenheim-Salzburg, Rosenheim-Kufstein ist wieder aufgenommen, dagegen ist München-Simbach und Landshut-Passau noch immer gesperrt.

— Ueber das **Eisenbahnunglück bei Mühldorf** erhalten die „M. N. N.“ folgende Schilderung: Die angeschwollene Isen hatte die Fluthbrücke nächst Feixing so zugerichtet, dass sie die Belastung eines Eisenbahnzuges nicht mehr zu tragen vermochte. Nachdem am Donnerstag (14. d. Mts.) der von Neumarkt kommende Güterzug die Brücke passirt hatte, wurde der Personenzug nach Neumarkt, der fahrplanmässig um 11 Uhr 10 Min. Nachts abgehen sollte, nach 1¼ Uhr mit wenigen Bediensteten abgelassen. Sofort nach Bekanntwerden des Unglücks wurde von Seiten der Bahnverwaltung alles aufgeboten, aber die Hilfsmannschaft konnte nicht eingreifen, da die Fluthen jeden Uebergang über die Unglücksstätte unmöglich machten. Früh Morgens wurde der einzige noch Ueberlebende von dem Personal des verunglückten Zuges, Wagenwärter Neuhäuser, gerettet. Die Lokomotive und fünf Wagen, die zusammengedrückten Schachteln gleichen, liegen tief im Wasser. Die Böschung gleicht einem zusammengeschossenen Bollwerk, die Schienen sind verbogen und hängen frei in den Fluthen. Im Laufe des Freitags wurden die Leiche des Kondukteurs Jahn (36 Jahre), des Zugführers Walbrunn (62 Jahre), des Hilfsheizers Brandt (26 Jahre), des Lokomotivführers Lechner (44 Jahre) und des Hilfskondukteurs Lutz (36 Jahre) nach vieler Mühe geborgen. Die des Heizers Obermaier konnte noch nicht aufgefunden werden. Die Verunglückten sind sämmtlich verheirathet. Es ist endgültig festgestellt, dass sich ausser dem Bedienungspersonal niemand im Zuge befunden hat. Durch einen glücklichen Zufall entgingen 37 Personen dem Unheil. Auf der Fahrt nach Landshut begriffen, wollten 32 italienische Arbeiter und 5 Klosterfrauen von Mühldorf nach Achdorf weiterfahren. Der Stationschef Welsch rieth ihnen, die Weiterfahrt zu verzögern, da sie erst am nächsten Morgen in Neumarkt ankämen und dort keinen Anschluss finden würden. Die Reisenden blieben in Mühldorf und entgingen so dem Verderben.

— Die vorläufig festgestellten Einnahmen der **sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat August d. J. betragen 12 156 383 (+ 568 780) ℳ. wovon 4 162 192 (+ 266 430) ℳ. auf den Personenverkehr, 6 812 837 (+ 288 173) ℳ. auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 181 354 (+ 14 177) ℳ. Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. August betragen 85 449 227 (+ 2 653 752) ℳ. Hierzu trugen der Personenverkehr 26 975 965 (+ 1 336 875) ℳ., der Güterverkehr 48 900 952 (+ 902 423) Mark, sonstige Quellen 9 572 310 (+ 414 454) ℳ. bei.

— Im Anschluss an die in Nr. 72 S. 1184 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über den **IX. Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine** sei noch erwähnt, dass dem Verbande — dessen Bestrebungen vornehmlich die Hebung der Kollegialität, der treuen Pflichterfüllung und der geistigen und beruflichen Vervollkommnung seiner Mitglieder zum Ziele haben — zur Zeit 5 Vereine mit über 16 000 Mitgliedern angehören, und dass auf die Begrüssung der Ehrengäste namens dieser der Geheime Finanzrath Donath für den Willkommengruss dankte. Hierbei führte er aus, dass sich die sächsische Staatseisenbahnverwaltung mit den Zielen des Verbandes gern einverstanden erkläre und sie nur fördern könne. Im besonderen Auftrage, des zur Zeit beurlaubten Generaldirektors von Kirchbach, der sein Bedauern aussprechen lasse, dass er verhindert sei den Verhandlungen beizuwohnen, habe er (Redner) dessen volle Uebereinstimmung mit den Verbandsbestrebungen auszusprechen. Zum Beweise dafür melde sich der Herr Generaldirektor als Mitglied des sächsischen Beamtenvereines an. Auch er (Redner) thue das gleiche und wünsche den Verhandlungen sowohl, als auch den Festveranstaltungen recht günstigen Verlauf. Diese bedeutsamen Worte und insbesondere die Erklärung des Beitritts der obersten Spitzen der Generaldirektion zum Vereine wurden von den anwesenden Mitgliedern mit lebhafter Freude begrüsst.

Im Laufe der Verhandlungen wurde u. a. auch zum Ausdruck gebracht, dass der Verband eine seiner vornehmsten Aufgaben in der Ausbildung seines Organs, der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ erblicke, das insbesondere das fachlich Bildende pflegen, die Vervollkommnung im Berufe fördern und ein Zeugniss der geistigen Rührigkeit und Berufstüchtigkeit der deutschen Eisenbahnbeamten ablegen soll. Erwähnt sei ferner, dass die Verhandlungen mit grosser Sachlichkeit und Ruhe geführt wurden und ein günstiges Zeugniss abgaben von der einmüthigen Gesinnung der anwesenden deutschen und österreichischen Vereinsvertreter.

Aus der Reihe der festlichen Veranstaltungen sei besonders des Festkommers am Abend des 16. d. Mts. hervorgehoben, der einen sehr erhebenden Verlauf nahm. Neben mehreren Mitgliedern der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen besuchte auch Geheimer Finanzrath Donath die Versammlung und erfreute — nachdem der Büreau-Oberinspektor Klötzer mit zündenden Worten ein begeistert aufgenommenes Hoch auf die Fürsten der Länder ausgebracht, aus welchen Abgeordnete auf dem Verbandstage anwesend waren und Eisenbahnsekretär Fischer auf die sächsischen Staatsbahnbehörden getoastet hatte — die überaus zahlreiche Versammlung mit einer liebenswürdigen Ansprache, die in einem Hoch auf den Verband gipfelte. Nicht weniger als 40 Begrüssungstelegramme gingen im Laufe des Abends von auswärtigen Ortsgruppen, insbesondere aus Oesterreich und Süddeutschland ein, als Zeichen treuer und antheilnehmender Gesinnung.

Am Sonntag, den 17. d. Mts., schloss sich ein Ausflug mit Sonderdampfer nach Wehlen zum Besuche der Bastei an, der ebenfalls einen recht günstigen Verlauf nahm und die angenehmsten Erinnerungen bei den Betheiligten hinterlassen hat.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Deutlichkeit der Stationsnamen.** Das Eisenbahnministerium hat an alle Privatbahnverwaltungen sowie an die Staatsbahndirektionen einen Erlass gerichtet, welcher die deutlichere Ersichtlichmachung der Stationsnamen an den Aufnahmegebäuden betrifft. Nach dem Inhalte des erwähnten Erlasses wird wiederholten Wahrnehmungen und eingelaufenen Klagen zufolge den Reisenden das Zurechtfinden dadurch erschwert, dass die Stationsnamen an den Aufnahmegebäuden vielfach in ungleichmässiger und in wenig augenfälliger Weise angebracht oder durch Pflanzenwuchs verdeckt sind, sowie dass sie von den Zugbegleitern undeutlich ausgerufen werden. Das

Eisenbahnministerium hat sich daher veranlasst gesehen, mit dem in Frage stehenden Erlasse die bestehende Vorschrift, wonach die Namen der Stationen an den beiden Stirnseiten und an der gegen die Bahn gelegenen Längenseite der Aufnahmegebäude anzubringen sind, mit dem Beifügen in Erinnerung zu bringen, dass in allen jenen Fällen, wo Stationsnamen durch Laubwerk verdeckt werden, die hinderlichen Pflanzen zu kürzen oder ganz zu beseitigen sind.

Mit demselben Erlasse hat das Eisenbahnministerium empfohlen, nach Thunlichkeit noch weitere geeignete Vorsorgen für das Zurechtfinden der Reisenden zu treffen und dabei — je nach den örtlichen Verhältnissen — insbesonders die Aufstellung von grossen, den Stationsnamen tragenden Tafeln gegenüber dem ersten und letzten Drittel personenführender Züge, erforderlichen Falls auch die Anbringung von vom Zuge aus leicht sichtbaren Stationsaufschriften an den Bahnsteigwänden, Bahnsteigbänken und geeignet stehenden Laternen angeregt. Ferner soll das Zugbegleitungspersonal angehalten werden, die Stationsnamen laut und deutlich auszurufen, sowie den Reisenden bereitwilligst Auskünfte zu ertheilen.

— **Uniformtragen der Beamten des Ruhestandes.** Infolge einer an das Eisenbahnministerium gestellten Anfrage hat sich dasselbe veranlasst gesehen, bekannt zu geben, dass entsprechend der für das Tragen der Staatsbeamtenuniform bestehenden Vorschriften den im Ruhestande befindlichen Eisenbahnbediensteten gestattet ist, die ihrem Range zustehende Eisenbahnuniform (und zwar die Galauniform) bei feierlichen Anlässen zu tragen. Ausserhalb feierlicher Anlässe sind im Ruhestande befindliche Eisenbahnbedienstete zum Tragen der Eisenbahnuniform nicht berechtigt.

— **Verkehrsstörungen durch Hochwasser.** Infolge anhaltender Regengüsse, welche in der Zeit vom 10. bis 14. d. Mts. einen grossen Theil Oesterreichs betroffen haben, sind an den Bahnanlagen in Niederösterreich, Oberösterreich, Steiermark, Salzburg, Tirol und Böhmen furchtbare Verheerungen angerichtet worden, welche zur Betriebseinstellung auf zahlreichen Eisenbahnlinien geführt haben. Besonders schwer sind namentlich die Schäden an dem Bahnkörper der Linien der Staatsbahnen im Gesäuse und im Salzkammergut.

Auf der Eisenbahnstrecke im Gesäuse (Hieflau-Gstatterboden) hat das Hochwasser eine volle Katastrophe herbeigeführt. Die Bahn ist zwischen Selzthal und Waidhofen an der Ybbs an mehr als 40 Punkten durch Damm- und Bahnabrutschungen, dann durch Vermuhrungen unterbrochen. Die Behebung dieser Schäden wird, so weit jetzt zu übersehen ist, und wenn keine weitere ungünstige Witterung nachfolgt, mindestens vier Wochen in Anspruch nehmen, während welcher Zeit das Gesäuse für den Verkehr gesperrt ist.

Ein Bahnmeister und zwei Arbeiter wurden auf der genannten Strecke durch eine Abrutschung wahrscheinlich in die Enns geschleudert. Die Leichen konnten bis jetzt nicht gefunden werden. In gleicher Weise wurde die Strecke Eisenerz-Hieflau durch den Erzbach mitgenommen, wo ähnliche Schäden an der Bahn eine dreiwöchentliche Unterbrechung nach sich ziehen werden. (Zwischen dem Bahnhofe und dem Heizhause in Eisenerz liegen nahezu 10 000 cbm angeschwemmter Schotter.) Die Strecke von Ischl nach Aussee ist stark verwüstet, insbesondere durch den Dammbruch zwischen Anzenau und Laufen. Die Strecke von Ischl bis Ebensee sieht infolge des weitaus höheren Hochwassers aus der Ischl noch trostloser aus als im Jahre 1897. Das Schotterbett des Unterbaues ist auf einer Strecke ganz weggeschwemmt, so dass die theilweise verbogenen Schienen freischweben. Auf der Salzkammergutlokalbahn Salzburg-Ischl hat das Hochwasser gleichfalls furchtbare Verwüstungen angerichtet. Nicht minder bedeutend sind die Schäden auf den Strecken Selzthal-Bischofshofen, Leobersdorf-Gutenstein, auf der Kremsthalbahn, Steyerthalbahn usw. Es wird geraumer Zeit und der Aufwendung grosser Mittel bedürfen, um alle diese Schäden zu beheben.

— **Elektrische Kleinbahnen in Böhmen.** Es wurde wiederholt der regen Thätigkeit gedacht (vergl. Nr. 52 und 61 d. Ztg.), welche in Böhmen auf dem Gebiete des elektrischen Kleinbahnwesens herrscht. In der letzten Zeit sind abermals mehrere Projekte der Verwirklichung näher gerückt. So hat die Stadt Marienbad für eine elektrische Bahn vom Bahnhofe zur Stadt die behördliche Bewilligung erhalten. Für die elektrische Strassenbahn in Saaz wurden die Tarife bereits festgestellt. Man beabsichtigt demnächst auch die Umgebung von Saaz und zwar nicht nur einzelne gewerbliche Anlagen, sondern ganze Ortschaften in den Wirkungskreis des Unternehmens einzubeziehen. Die Ertragsfähigkeit der Bahn ist durch die stetige Entwickelung der Stadt, deren Hopfenbau und Hopfenhandel sich anhaltend entfaltet, sowie durch den lebhaften Gemüsehandel (30 bis 40 Wagen täglich) gewährleistet. Nach den amtlichen Angaben beträgt die Ab und Zufuhr zu den beiden Bahnlinien jährlich nicht weniger als 1 500 000 dz; die Zahl der Reisenden übersteigt 1 000 000. Nach Klostergrab wird eine schmalspurige elektrische Kleinbahn von der Haltestelle Kreuzschänke der Kleinbahn Teplitz-Eichwald über Fischau-Kosten-Neu-Wernsdorf geplant, für welche Linie die Teplitzer Elektrizitäts- und Kleinbahngesellschaft bereits die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten besitzt. Mit grossem Eifer wird an dem Ausbau des elektrischen Strassenbahnnetzes in Prag gearbeitet. Gegenwärtig wird an der Umwandelung der Pferdebahn im Hauptstrassenzuge der Stadt (Josephsplatz, Graben, Ferdinandsstrasse usw.) selbst bei Nacht gearbeitet, da diese Strecke alsbald eröffnet werden soll. Kürzlich wurde von der böhmischen Statthalterei auch die Bewilligung zur Beförderung von Personen und Frachten mittelst Motorwagen ertheilt.

— **Wiener Stadtbahn.** Wie das „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnblatt" berichtet, wird mit dem 1. Oktober d. J. auf den Linien der Wiener Stadtbahn der bereits festgestellte Winterfahrplan in Wirksamkeit treten. Da seit Juli d. J. die Eröffnung der unteren Wienthallinie und die Einbeziehung derselben in das Betriebsnetz der Stadtbahn erfolgt ist, so gewinnt die jetzt zu Ende gehende Zeit der Gültigkeit des Sommerfahrplanes besonderes Interesse. Nach dem oben genannten Blatte war der Sonn- und Feiertagsverkehr auf der Stadtbahn ein sehr starker, dagegen hat der Werktagsverkehr den gehegten Erwartungen nicht voll entsprochen. Ein abschliessendes Urtheil ist aber noch nicht möglich, denn erst nach der Eröffnung der Donaukanallinie, welche die Verbindungen mit der inneren Stadt zu vervollständigen hat, wird sich die Wirkung des geschlossenen Stadtbahnnetzes in seiner Vollständigkeit zeigen. Der Werktagsverkehr wies übrigens auch in der verflossenen kurzen Spanne eine wenn auch mässig steigende Richtung auf. Die mit 1. Oktober d. J. in Kraft tretende Winterfahrordnung auf der Stadtbahn bringt im grossen und ganzen keine einschneidende Verminderung der Züge; nur im Anschlussverkehr der Stadtbahn mit den Lokalstrecken der Staatsbahnen wird die Anzahl der Züge eine mässige Einschränkung erfahren. Im ganzen werden auf der unteren Wienthallinie täglich 200 Züge, auf der Gürtellinie der Stadtbahn in beiden Richtungen 166 Züge verkehren, sodass die Zahl der Züge auf der unteren Wienthallinie und der Gürtelbahn 366 betragen wird, gegen 456 Züge nach dem Sommerfahrplane. Auf der unteren Wienthallinie werden die Zugzwischenzeiten in den Grenznn von 6 und 12 Minuten sich bewegen; in den verkehrsschwachen Stunden steigern sie sich auf 18 Minuten. Auf der oberen Wienthallinie beträgt die Zahl der Züge in beiden Richtungen 178. Auf der Vorortelinie bleibt der Fahrplan unverändert.

— **Hebewerk für Güterwagen.** In der Station Hauptzollamt der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn ergab sich die Nothwendigkeit, die Zustellung der Güterwagen von den Gleisen der Tiefbahn auf die um 6 m höher gelegenen Gleise des Hauptzollamtes unter Verwendung von elektrischen Gangspillen zu bewerkstelligen. Die mit Hebebühnen von 14 m Länge und 3,2 m Breite für je 35 t Höchstbelastung ausgeführten elektrischen Hebevorrichtungen sind so ausgeführt, dass die Last in $1^3/_4$ Minuten gehoben wird. Die Hebebühnen sind in einem eigenen einstöckigen Gebäude untergebracht, in dessen Seitenmauern die Führungen für die Galle'schen Ketten, an welchen die Hebebühnen hängen, eingelassen sind. Die acht Galle'schen Ketten jedes Fahrstuhles besitzen eine Tragfähigkeit von je 80 t, obwohl das Gewicht der Hebebühnen sammt Gegengewichten nur 60 t beträgt. Der Bewegungsmechanismus jedes Wagenaufzuges besteht aus einem 40 pferdigen Gleichstromelektromotor. Die In- und Aussergangsetzung des Wagenaufzuges geschieht im Mittelgange des ersten Stockes mittelst eines einfachen Umstellhebels. Aus Sicherheitsgründen wurde eine automatische Nothausschaltung, weiter aber auch neben dem Hebel eine Momentausschaltung angebracht und die Ankerwelle des Elektromotors mit zwei wirksamen Bandbremsen versehen, die durch die Hauptstellvorrichtung in und ausser Thätigkeit gesetzt werden. Zum Heben eines beladenen Wagens im Gewichte von durchschnittlich 20 t werden 30 Ampère bei 480 Volt Spannung benöthigt, was bei einem Preise von 13,5 kr. für die Kilowattstunde auf die Bruttotonnenhebung 0,43 kr. Stromkosten ergibt — ein äusserst günstiges Ergebniss, wie es bei hydraulischem Betriebe kaum erreichbar wäre.

Zum Zuführen der Wagen sind in der Ebene des Hauptzollamtes zwei, in der Ebene des Bahnhofes drei elektrische Gangspillen in Verwendung. Die Handhabung dieser nach System Freissler ausgeführten Spills ist sehr einfach und gefahrlos und kann von jedem Arbeiter ohne Schwierigkeit besorgt werden. Die Betriebskosten solcher elektrischen Spills stellen sich bei einem Preise von 13,5 kr. für die Kilowattstunde auf 18—24 kr. für die Stunde, somit auf ungefähr ein Zehntel der Betriebskosten hydraulischer Spills, wie solche in Deutschland mehrfach in Verwendung stehen.

Die elektrischen Aufzüge und Spills auf dem Bahnhofe Hauptzollamt sind seit 1. Juli d. J. in Thätigkeit und wickelt sich der Betrieb — von einigen geringfügigen Störungen abgesehen — vollkommen anstandslos ab.

— **Wagenlieferung für die bulgarischen Staatsbahnen.** Bei der kürzlich in Sofia stattgehabten Offertverhandlung zur Lieferung von Wagen für die bulgarischen Staatsbahnen haben u. a. auch mehrere österreichisch-ungarische und deutsche Fabriken Angebote gemacht. Das österreichisch - ungarische Generalkonsulat in Sofia theilt nun mit, dass bei diesem Lieferungsgeschäfte die ungarische Aktiengesellschaft „Danubius" (Schönichen - Hartmann) in Budapest den grössten Theil der Lieferung erstand. Die Hannoversche Holzbearbeitungs- und Wagenfabrik in Linden blieb Ersteherin für 18 Wagen.

— **Attentat auf einen Schnellzug.** Wie aus Orsova gemeldet wird, wurde kürzlich gegen den Budapest - Orsovaer Schnellzug zwischen Lugos und Szákul ein muthwilliges Attentat verübt, welches leicht verhängnissvoll hätte werden können. Während der Zug mit voller Geschwindigkeit dahinbrauste, bekam die Maschine plötzlich einen Stoss und im nächsten Augenblick begannen sich die einzelnen Wagen in die Luft zu heben. Mit grosser Anstrengung gelang es, den Zug zum Stehen zu bringen und da gewahrte man, dass von unbekannter Hand grössere Felsblöcke in Reihen zwischen die Schienen gelegt worden waren, so dass es nur einem glücklichen Zufall zu verdanken war, dass keine Entgleisung stattfand, welche entsetzliche Folgen gehabt hätte.

## Vereinsausland.

— Auf dem Bahnhof von **Perth (Schottland)** fand am 19. d. Mts. früh ein **Zusammenstoss zweier Züge** statt. Ein einlaufender Zug fuhr von hinten in den haltenden schottischen Expresszug hinein. Der am Ende des Expresszuges befindliche Gepäckwagen hob den vor ihm haltenden Salonwagen in die Höhe. In dem Salonwagen befanden sich Prinz und Prinzessin von Hohenlohe-Langenburg, welche auf der Reise nach Balmoral waren zu einem Besuche der Königin von England. Die eine Hälfte des Salonwagens, welche zur Aufbewahrung des Gepäckes diente, wurde völlig zertrümmert. Der Prinz und die Prinzessin wurden in ihrem Wagen zu Boden geworfen, während Gepäckstücke auf sie herabfielen. Ganz besonders schwierig war die Befreiung der Prinzessin. Als der Zusammenstoss erfolgte, lag sie in tiefem Schlafe. Das Lager befand sich im Mitteltheil des Wagens, dessen Seitenwand durch den Zusammenstoss umgeschlagen wurde. Infolge dessen konnte sich die Prinzessin nicht von der Stelle rühren, und es musste erst eine Oeffnung in die Hauptwand geschlagen werden, durch die man die Prinzessin aus ihrer schrecklichen Lage befreite. Sie ist jedoch, obgleich sie eine Erschütterung erlitten hat, unverletzt geblieben und setzte mit dem Prinzen die Reise nach Aberdeen fort. Dort hat sie sich zu Fuss vom Bahnhof nach einem Hotel begeben und ist später nach Ballates weitergefahren. Personen scheinen bei dem Unfall nicht verletzt zu sein.

— **Bagdadbahn.** Die von uns mehrfach erwähnte aus Generalkonsul Stemrich, dem Baurath von Kapp und Eisenbahnbauinspektor Mackensen sowie dem Baumeister Habich bestehende Expedition zur Erforschung der technischen und ökonomischen Bedingungen für die Verlängerung der anatolischen Eisenbahn bis zum persischen Golf ist am 16. d. Mts. von Konia abgereist. Sie wird den cilicischen Taurus und Amanus überschreiten, in Biredschik über den Euphrat gehen, durch Hochmesopotamien an den Tigris gelangen und dessen Lauf unter Berührung der Städte Mosul, Erbil und Kerkuk bis Bagdad verfolgen. Hier wird der Tigris und dann der Euphrat wieder überschritten, die schiitischen Wallfahrtsorte Kerbela und Nedschef werden berührt und die Reise am rechten Euphratufer bis Basra und dann voraussichtlich bis Kueït fortgesetzt. Die Rückreise soll im Euphratthal erfolgen. Die Expedition dürfte vor April 1900 nicht zurückgekehrt sein.

— Aus Kiautschou berichtet die „Deutschasiat. Warte" vom 4. August d. J. folgendes: „Das erste Verdingungsausschreiben der **Schantungbahnen** wegen Ausführung von Erd- und Felsarbeiten, Brückenpfeilern und Durchlässen auf der Eisenbahnlinie Tsintau-Tsinanfu hatte eine grosse Menge von Bewerbern angelockt. Von Kanton, Hongkong, Shanghai, Hankau, Tientsin, Tschifu, kurzum aus fast allen Provinzen waren sie herbeigekommen, so dass man sagen kann, dass auf Tsintau die Klage über Unternehmermangel, die man an anderen Plätzen der Küste wohl hört, nicht zutrifft. Es waren allein 29 grosse chinesische Firmen vertreten. Ausgeschrieben waren zunächst nur sieben Loose, darüber hinaus aber konnte eine weitere Strecke bis hinter Weihsien vergeben werden. Zu den europäischen bezw. deutschen Bewerbern gehörte u. a. auch die Firma C. Vering. Sie erhielt die beiden ersten Loose (Tsintau-Syfang, Syfang-Tsangkou). Der grösste Theil der Arbeiten ist am 1. d. Mts. aufgenommen worden, der Rest zwei bis drei Monate später.

— Es war vorauszusehen, dass die Eröffnung der **Kongo-Eisenbahn Matadi-Leopoldville** (Stanleypool) einen um so mächtigeren Verkehrsaufschwung herbeiführen werde, als diese Bahnlinie dazu berufen war, nicht nur den Kongostaat, sondern auch das deutsche Südkamerun und den französischen Kongo zu bedienen. Da überdies die deutsch - belgische Südkamerungesellschaft errichtet wurde und das Deutsche Reich dieser Gesellschaft umfangreiche Landgebiete überwies, so flossen neue Waarenmassen der Kongo-Eisenbahn zu. Da weder die Kongo-Eisenbahn in der Lage war, diese Gesammtmengen schnell zu befördern, noch die Kongoflotte ihre Weiterbeförderung zu Wasser sichern konnte, so trat eine allgemeine Verkehrsstockung ein. Im ersten Vierteljahre d. J. liefen in Banana 8 deutsche Dampfer mit 11 506 t, 7 englische, 6 französische und 6 belgische Dampfer ein. In Boma, von wo aus nach Matadi, dem Ausgangspunkte der Kongo-Eisenbahn, gedampft wird, trafen 8 deutsche Dampfer mit 11 166 t, 8 englische, 2 französische und 6 belgische Dampfer ein. In Matadi waren alle Packhöfe und Durchgangslager überfüllt. Erst seit Juli d. J. gelang es, alle daselbst aufgegebenen Lasten nach Leopoldville zu befördern, sodass jetzt wieder geordnete Zustände in Matadi herrschen. Dagegen lagern am Poole noch 20 000 zu Schiff zu befördernte Lasten, aber auch hier beginnt nach und nach eine Besserung Platz zu greifen. Allerdings sind noch afrikanische Produkte in Mengen aufgestapelt, die behufs Ausfuhr nach Europa nach Matadi geschafft werden müssen. Es bleibt also noch viel zu thun übrig, wenn geordnete Verkehrsverhältnisse hergestellt werden sollen. Von seiten der Kongoregierung wird betont, dass inzwischen 4 neue Schiffe am Poole vom Stapel gelassen worden sind — also eine Besserung in Sicht ist. Die Stationen, Handelsgesellschaften und Faktoreien haben schon ansehnliche Verproviantirungen und Waarensendungen erhalten. Die Kongo-Eisenbahn hat in den letzten sieben Monaten vereinnahmt: Februar 493 760 Frcs., März 609 237 Frcs., April 875 331 Frcs., Mai 1 167 836 Frcs., Juni 1 334 685 Frcs., Juli 759 458 Francs und August 950 000 Frcs. („Hamb. Corr.")

## Allgemeines.

— **Ein elektrisch betriebener Krahn von 150 t Tragkraft.** Die Newport News Shipbuilding and Dry-Dock Co. in Amerika stellte kürzlich einen Drehkrahn von 150 t Tragfähigkeit auf, welcher infolge der eigenartigen Bauart und seiner besonders grossen Abmessungen Beachtung verdient. Wie die „Schweiz. Bauztg." mittheilt, steht der Krahn an einem langen Damm, auf dem die Bahngleise vorüber führen. Sowohl mit Rücksicht auf die geringeren Anlagekosten, als auch auf die schnelle Ausführung wählte man Pfahlgründung, welche in der Weise ausgeführt wurde, dass vier ringförmige Reihen von Pfählen etwa 9 m tief bei einem äusseren Durchmesser von 14 m und einem inneren von etwa 8 m in die Erde eingerammt wurden, wobei 150 Pfähle von etwa je 35 cm Durchmesser zur Verwendung kamen. Auf diesem Pfahlfundament ruht der eiserne Unterbau, aus 16 Walzeisensäulen bestehend, die mittelst Gitterwerk zu einem festen ringförmigen Ständer von 10 m Höhe verbunden sind. In der Mitte der oberen, durch kräftige Radialträger unterstützten Platte befindet sich das Lager für den 400 mm starken Drehzapfen, während auf dem Ringkastenträger die gussstählerne Laufbahn mit 63 gussstählernen konischen Laufrollen angeordnet ist. Auf der eigentlichen Fussplatte des Drehkrahnes ruhen das Gerüst des Auslegers, das Gegengewicht, die Trommeln und Räderwerke sowie die Elektromotoren, welch letztere in einem abgeschlossenen Raume untergebracht sind. Der Ausleger ist ein dreieckförmiger Kastenträger mit seitlichen Diagonalstreben, dessen obenliegende Zuggurtung aus Flacheisen gebildet ist. Die gesammte Auslegung ist um zwei waagerechte Zapfen von 250 mm Durchmesser drehbar, sodass der grösste Kreis, den der Lasthaken beschreibt, bei tief gesenktem Ausleger 63 m und bei Hochstellung etwa 27 m beträgt, wobei die grössten Erhebungen über den Wasserstand 36 bezw. 21 m betragen. Als Gegengewicht für die angehängte Last und das Eigengewicht des Auslegers dient ein eiserner, mit Roheisen gefüllter Behälter, dessen Gesammtgewicht 410 t beträgt. Zum Antrieb des Krahnes dienen drei Elektromotoren, und zwar einer zum Drehen des Krahnes, ein zweiter zum Heben und Senken der Last und der dritte zum Heben und Senken des

Auslegers. Die Leistungen dieser drei Motoren betragen 20 bezw. 100 PS bei einer Betriebsspannung von 220 Volt. Um hohe Zugkraft und Anziehen mit voller Last zu gestatten, sind durchweg Hauptstrommotoren mit besonders hierzu hergestellten Umkehranlasswiderständen gewählt. Die Führungsrollen für die 22 aus Stahldraht von 32 mm Durchmesser gebildeten tragenden Seile haben 1 500 mm Durchmesser und bestehen aus Stahlguss, während man für die Aufwickeltrommeln von ebenfalls 1 500 mm Durchmesser Gusseisen verwendete. Die Bedienung der Elektromotoren erfolgt durch einen einzigen Krahnführer, zu welchem Zweck die Anlasswiderstände und sonstigen, der Bedienung unterliegenden Theile möglichst zusammengedrängt angeordnet wurden. Die bei den Proben ermittelten Kraftleistungen der Elektromotoren betrugen bei Höchstbelastung wesentlich weniger, als die Motoren zu leisten imstande sind, bei reichlicher halber Belastung ergab sich ein Nutzeffekt von etwa 51 %, was als ein gutes Ergebniss hinsichtlich der Bauart und Ausführung des Krahnes anzusehen ist.

— **Amerikanische Anstreichmaschine.** In mehreren amerikanischen Eisenbahnwerkstätten benutzt man Pressluft, um Güterwagen, bewegliche Radgestelle von Personenwagen, Wagengestelle, Feuerbüchsen, Räder usw. durch Maschinen anzustreichen und zwar mit Hilfe von Verdampfungsapparaten. Bei den ersten Apparaten dieser Art musste der Farbstoff durch ein Rohr gehen, welches angegriffen und schnell gebrauchsunfähig wurde. Nach einem Bericht des „Scientific American" hat man nun in den Werkstätten von Burnside der Illinois Central Railway eine sehr einfache Anstreichmaschine in Gebrauch genommen, die diesen Uebelstand nicht hat und bei welcher der Farbstoff im Apparate selbst zur Verdampfung gebracht wird. Der Apparat bildet eigentlich einen Verdampfer; er besteht aus einem kupfernen Behälter, der ungefähr 4,5 l Farbstoff aufnehmen kann. Ein Rohr, dessen Durchmesser 12,5 mm beträgt, und an welches das Luftleitungsrohr sich anschliesst, ist oben auf dem Behälter befestigt. Dieses Rohr ist mit einem Hahn versehen, durch welchen der Luftzutritt geregelt werden kann. Ein zweites Rohr von demselben Durchmesser zweigt sich vom ersten Rohr ab und reicht bis auf den Boden des Behälters. Dieses Rohr ist gleichfalls mit einem Hahn versehen, um den Zutritt des Farbstoffes regeln zu können. Die durch das Zuleitungsrohr streichende Luft saugt vom Boden des Behälters den Farbstoff auf und verdampft ihn am Ende des ersten Rohres.

Bei Verwendung dieses Apparates lässt sich am Arbeitslohn eine Ersparniss von 66 % erzielen. Man gebraucht ungefähr dieselbe Menge Farbstoff wie beim Anstreichen mittelst Pinsel. Man muss im übrigen die Arbeit sehr genau prüfen, um unterscheiden zu können, ob der Anstrich mittelst der Anstreichmaschine oder des Pinsels hergestellt worden ist. — Das Gesammtgewicht des mit Farbstoff angefüllten Apparates beträgt 1,3 bis 1,8 kg; er kann somit sehr bequem gehandhabt werden.
(„Glaser's Annalen.")

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Einführung einer direkten Gepäckabfertigung von und nach der Haltestelle Marienborn.**

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die bisher ohne Gepäckabfertigungsbefugniss eingerichtete Haltestelle Marienborn an der Bahnstrecke Eilsleben-Helmstedt wird am 1. Oktober d. J. auch für den direkten Gepäckverkehr nach und von denjenigen Stationen, für welche zur Zeit dort eine direkte Personenabfertigung besteht, eröffnet werden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3560 vom 15. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 19. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1899 wird die an der Bahnstrecke Bentschen - Frankfurt a/O. zwischen den Stationen Stentsch und Schwiebus gelegene Haltestelle Koppen für die Abfertigung von Personen, Gepäck-, Stück- und Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Leichen eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im September 1899. (2521)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Eröffnung der Haltestelle Sietzing für den Gesammtverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neu-Trebbin und Letschin an der Bahnstrecke Eberswalde - Wriezen a/O.-Frankfurt a/O. gelegene Haltestelle Sietzing, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Sietzing in die Gütertarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahnthiertarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im September 1899. (2522)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Verkehrsstörungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Infolge Hochwassers wurde der Verkehr auf folgenden Strecken bis auf weiteres unterbrochen:

Am 13. September:
Donauuferbahn, Scheibmühl - Schrambach, Pöchlarn - Kienberg - Gamming Ybbsthalbahn, Mürzzuschlag-Neuberg, Amstetten - Kleinmünchen, Vöklabruck-Salzburg, Vöklabruck-Kammer, Kainisch - Obertraun, Attnang - Ischl, Steindorf - Braunau, Ried - Simbach, Wels-Unterrohr, Lambach - Gmunden See, St. Valentin - Steyr, Ternberg-Kastenreith, Perg - Grein, Waidhofen a/Ybbs - St. Michael, Hieflau-Eisenerz, Bischofshofen - Steinach-Irdning.

Am 14. September:
Selzthal - Steinach - Irdning, Salzburg-Bischofshofen, Saalfelden-Wörgl.

Am 16. September:
Melk-Kemmelbach-Ybbs.

Am 17. September:
Holzleithen-Hausruck.

Wien, am 19. September 1899. (2523)

**Königl. bayer. Staatseisenbahnen.**

Infolge Hochwassers ist der Güterverkehr in den nachstehenden Strecken ab

13. September d. J. auf mehrere Tage, zum Theil auf mehrere Wochen, eingestellt:
Plattling-Langenisarhofen,
Landau a. I. - Schwaigen - Mamming-Wallersdorf,
Neuötting-Marktl,
Mühldorf-Neumarkt a. R.,
Reichenhall-Berchtesgaden,
Traunstein-Ruhpolding,
Bad Aibling-Feilenbach,
Holzkirchen-Westerham-Schliersee,
Rosenheim-Fischbach,
Prien-Aschau,
Uebersee-Marquartstein,
Hörpolding-Trostberg,
Schaftlach-Gmund a. Tegernsee,
Weilheim - Diessen - Peissenberg-Murnau.

München, den 19. September 1899. (2524)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**K. k. priv. österr. Nordwestbahn.**

Infolge Gefährdung des Bahndammes durch das Hochwasser der Donau musste der Güterverkehr am 16. d. Mts. in der Strecke Wien- inkl. Schattau eingestellt werden.

Die Dauer dieser Störung ist nicht bestimmbar.

Wien, am 18. September 1899. (2525)

## 4. Verkehrswiederaufnahme.

Die Verkehrsstörung auf der Linie Aue-Adorf zwischen Schönheiderhammer und Wilzschhaus ist mit heute wieder behoben.

Dresden, am 20. Sept. 1899. (2526)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 5. Güterverkehr.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. Juli d. J. bringen wir zur öffentlichen Kenntniss, dass am **4. November d. J. Abends** der Bahnhof **Köln-Deutz** auch für den **Eilgut**verkehr und damit für den öffentlichen Verkehr überhaupt **geschlossen** und am **5. November d. J.** der Bahnhof **Köln-Deutz B.M.** für den **Eilgut**verkehr **eröffnet** wird. Die Annahme und Auslieferung von Eilgütern in Köln-Deutz wird infolge dessen von dem letztgenannten Tage ab, ebenso wie die der übrigen Güter, nur noch auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen.

Die Maassnahme hat zum Theil Frachterhöhungen im Gefolge, über welche die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft geben.

Köln, den 23. September 1899. (2527)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.**
(Gruppe I/II.)

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden neue Frachtsätze nach Stationen der zur Eröffnung gelangenden Bahnstrecke Jablonowo-Riesenburg des Direktionsbezirks Danzig, sowie der Theilstrecke Landsberg Ostpreussen-Heilsberg des Direktionsbezirks Königsberg eingeführt. Gleichzeitig treten ermässigte Frachtsätze nach einzelnen Stationen der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. September 1899. (2527a)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Oktober d. J. treten in den Tarifen Theil II — Heft 1 und 5 — neue Frachtsätze für Braunkohlen, Braunkohlenbrikets und unverpackten Braunkohlenkoks von den Stationen Ammendorf, Deuben, Groitzschen, Luckenau, Teuchern und Theissen nach verschiedenen österreichischen Stationen in Kraft. Die Höhe dieser Frachtsätze sowie die Anwendungsbedingungen sind bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 13. September 1899. (2528)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Lokal-Gütertarif vom 1. August 1899 erscheint der Nachtrag 1 vom 1. Oktober d. J. Der Nachtrag enthält insbesondere Frachtsätze für die als Güterstation mit eigener Abfertigung eingerichtete bisherige Personenhaltestelle und Güterladestelle Plüschow. Schwerwiegende Fahrzeuge, Sprengstoffe, Leichen und Thiersendungen sind im Verkehr mit Plüschow ausgeschlossen.

Schwerin, den 20. September 1899. (2529)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Danzig die Neubaustrecke Riesenburg-Jablonowo mit den Haltestellen Polken-Seeberg, Gr. Plauth, Freystadt in Westpr., Sawdin, Adlig-Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i. Wstpr., sowie im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg die Theilstrecke Landsberg i. Ostpr. - Heilsberg der Nebenbahn Zinten - Rothfliess mit der Haltestelle Sallwarschienen und dem Bahnhof Heilsberg für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden.

Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I (Bromberg, Danzig und Königsberg) und gleichzeitig in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den oldenburg - ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze sowie über die Abfertigungsbefugnisse ertheilen die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 15. September 1899. (2530)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt je ein Nachtrag 5 zu den Heften des Gütertarifs A 1—4 vom 1. April 1895 in Kraft. Dieselben enthalten anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dalheim, Rheindahlen und Wegberg des Eisenbahndirektionsbezirks Köln, Aufnahme der Stationen Köln-Bocklemünd, Oekoven, Poulheim, Rommerskirchen und Stommeln des Eisenbahndirektionsbezirks Köln, der Stationen Geleen (Südbhf.), Hoensbroek und Schaesberg der niederländischen Staatsbahn, Baarn und Soest der niederländischen Centralbahn, Bobeldyk, Breedevoort, Didam, Klarenbeek, Miste, Obdam und Wehl der holländischen Eisenbahn sowie Kempen, Moers und Süchteln der Krefelder Eisenbahn, Frachtsätze für Stückgüter für den Verkehr mit Köln-Bonnthor sowie Aenderungen und Ergänzungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 5, 8 und 9. Ausserdem enthält der Nachtrag 5 zum Gütertarif A Heft 2 anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der Linien Vlodrop - Budel und Simpelveld - Maastricht - Eysden der niederländischen Staatsbahn, durch welche die Frachten des Gütertarifs A Heft 5 vom 10. Juni 1895 und die der Nachträge hierzu (Verkehr mit der vormaligen Grossen belgischen Central- und der Lüttich - Maastrichter Bahn) aufgehoben werden. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. November d. J. bestehen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 18. September 1899. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Heft 1.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Station Hliboka der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 48 (Eier) einbezogen.

Der Tarif ist wie folgt zu ergänzen:

| Seite | bis zum Schnittpunkte von | Ausnahmetarif 48 (Eier) a) 5 000 kg | Ausnahmetarif 48 (Eier) b) 10 000 kg |
|---|---|---|---|
| | | für 100 kg in Pfennig | |
| | 1. Stationen der k. k. österreich. Staatsbahnen. | | |
| 184 | Hliboka | 297 | 275 |

| Seite | nach / von | Myslowitz a) 5 000 kg | Myslowitz b) 10 000 kg | Ratibor a) 5 000 kg | Ratibor b) 10 000 kg |
|---|---|---|---|---|---|
| | | für 100 kg in Pfennig | | | |
| | 1. Stationen der k. k. österreich. Staatsbahnen. | | | | |
| 188 | Hliboka | 307 | 281 | 357 | 330 |

Breslau, den 15. September 1899. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Main-Neckarbahn.**
Die mit Gültigkeit vom 15. Mai 1897 zwischen Darmstadt Südbhf. und Darmstadt Hauptbhf. (M. N. B.) eingeführten Umkartirungssätze gelangen ab 1. November d. J. wieder zur Aufhebung.
Darmstadt, den 19. Sept. 1899. (2533)
Direktion der Main-Neckarbahn.

**Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.**
Am 1. Oktober d. J. treten in den Ausnahmetarif A und B für Holz etc. zwischen der Station Szolyva-Hársfalva der königlich ungarischen Staatseisenbahnen und den Stationen Frankfurt a/O. der königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Wronke der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg und Züllichau der königlichen Eisenbahndirektion Posen direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren sind.
Breslau, den 16. Sept. 1899. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.**
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 werden die Stationen Blankenburg (Thür.), Gräfenthal, Lauscha, Oberrottenbach, Probstzella, Roda (Sachsen-Altenburg), Schwarza bei Rudolstadt (Thür.), Stadtilm und Taubenbach des Eisenbahndirektionsbezirkes Erfurt in den oben bezeichneten Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und Auskunftsstellen.
Breslau, den 16. Sept. 1899. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.**
Vom 1. Oktober d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Stationen der Theilstrecke Landsberg i/Ostpreussen-Heilsberg der Nebenbahn Zinten-Rothfliess des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr., der Nebenbahn Riesenburg-Jablonowo des Direktionsbezirks Danzig sowie die Haltestelle Betkenhammer des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen
Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.
Breslau, den 16. Sept. 1899. (2536)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Mit dem Tage der Eröffnung der Neubaustrecke Amorbach - Walldürn, den 20. September d. J., wird die an dieser Strecke gelegene Station Rippberg in die Tarifhefte 3. der Abtheilungen A und B — Frankfurt/Mainz-Baden — aufgenommen.
Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. (2537)
Frankfurt a/M., den 18. Sept. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**
Am 1. Oktober l. J. treten neue Tarifhefte für den Güterverkehr zwischen Stationen der ostschweizerischen Eisenbahnen einerseits und Stationen
a) der Eisenbahn - Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz, sowie der Main-Neckarbahn (Heft II C),
b) der pfälzischen Eisenbahnen (Heft II D),
c) des Eisenbahn - Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken (Heft II F) andererseits

in Kraft, durch welche die seitherigen Tarifhefte II C, II D, und II F aufgehoben und ersetzt werden. Neben zahlreichen und theilweise erheblichen Ermässigungen (besonders in den Eil- und Stückgutklassen) treten vom 1. Januar 1900 ab auch einzelne kleine Frachterhöhungen, sowie verschiedene Verkehrsbeschränkungen und sonstige Aenderungen (letztere mit Wirkung vom 1. Oktober 1899) ein, worüber die betheiligten Verwaltungen auf Verlangen nähere Auskunft geben. Die neuen Tarife können von unserem Gütertarifbüreau und von den übrigen betheiligten Verwaltungen zum Preise 1.30 ℳ (Heft II C), 1 ℳ (Heft II D) und 80 ₰ (Heft II F) bezogen werden.
Karlsruhe, den 16. Sept. 1899. (2538)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 wird die Station Bregenz der k. k. österreichischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif Nr. 16 (Baumwolle etc.) einbezogen; die Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifs für die Stationen Hard-Fussach und Schwarzach sind um 2 ₰ für 100 kg zu erhöhen, der für Brake (Oldbg.), Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham einerseits und Telfs andererseits ist von 356 auf 344 ₰ zu berichtigen.
Die Frachtsätze für Bregenz sind bei den Endbahnen zu erfragen.
Soweit Erhöhungen eintreten, erhalten sie erst vom 1. November 1899 Gültigkeit.
Altona, 16. September 1899. (2539)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der übrigen Verbandsverwaltungen.

**Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.**
Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Verbandsgütertarif, Theil II, Abtheilung B, vom 1. September 1896 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, des Verzeichnisses der sperrigen Güter, des Verzeichnisses der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife für Wagenladungsgüter und der Ausnahmetarife 2, 3 und 4, der Güterklassifikation und des Nebengebührentarifs.
Der Tarif erfährt eine grundlegende Ergänzung durch Einfügung eines Eilgutspezialtarifs, der für bestimmte Artikel die eilgutmässige Beförderung zu den gewöhnlichen Frachtgutsätzen gewährleistet.
Für eine grössere Anzahl von Artikeln treten durch Versetzung in niedrigere Tarifklassen Frachtherabsetzungen ein.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.
Köln, den 15. September 1899. (2540)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.**
Die Station bei Rheinfelden der badischen Staatseisenbahn wird vom 10. Oktober d. J. ab in dem niederländisch-südwestdeutschen Güterverkehr mit direkten Frachtsätzen in das Heft VI vom 1. Februar 1884 aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.
Köln, den 16. September 1899. (2541)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1899 gelangt zum Kilometerzeiger für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der XVIII. Nachtrag zur Einführung.
München, den 18. September 1899. (2542)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

**Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**
(Einführung eines direkten Frachtsatzes für frisches Obst [russ. Herkunft] von Nowosielitza [Bhf.] transit nach Geislingen.)
Mit Gültigkeit vom 24. September 1899 bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, gelangt für Transporte von frischem Obst (russischer Herkunft) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Nowosielitza (Bhf.) transit nach Geislingen, Station der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen der Frachtsatz von
574 ₰ pro 100 kg
im Kartirungswege zur Anwendung.
Für die Abfertigung vorstehender Sendungen sind die Bestimmungen des Tariftheiles II, Heft 1 für den süddeutsch-österreichisch-russischen Grenzverkehr vom 1. Juni 1899 maassgebend.
Wien, am 18. September 1899. (2543)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.**
(Ergänzung der Tarifbestimmungen.)
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 werden in dem obenbezeichneten Verkehre die Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze im Kartirungswege auf Sendungen nach Russland durch nachstehende Vorschrift ergänzt.
„Für Sendungen nach dem tarifarisch besonders begünstigten russischen Verkehrsgebiete die von den österreichischen Grenzstationen Brody, Podwoloczyska oder Nowosielitza nicht direkt bis zur russischen Bestimmungsstation sondern zunächst nur nach Radziwilów, Woloczysk oder Russ. Nowosielitza weiter befördert werden können, wird die ursprüngliche Frachtberechnung nach dem im Tarife enthaltenen höheren Frachtsätzen abgeändert.
Die Entrichtung dieser höheren Fracht erfolgt in der Weise, dass bei der Weiteraufgabe der Sendung in der österreichischen Grenzstation nach Radziwilow, Woloczysk oder Russ. Nowosielitza der Frachtunterschied zwischen dem höheren und dem ermässigten Tarifsatze baar nacherhoben wird.
Es steht jedoch den Parteien auch frei, zur Deckung solcher Frachtunterschiede beim Bahnamte der betreffenden österreichischen Grenzstation eine besondere Kaution zu hinterlegen.
Gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe von der Ursprungs- bis zur österr. Grenzstation und von dieser bis zur russischen

Grenzstation, sowie des Frachtbriefduplikates über die von dieser Station aus erfolgte Weiterbeförderung nach der im ursprünglichen Frachtbriefe bezeichneten russischen Bestimmungsstation, wird der erlegte Frachtunterschied ohne besonderen Antrag von der österr. Grenzstation zurückvergütet oder die hinterlegte Kaution entlastet.

Die Weiterbeförderung derartiger Sendungen von den russischen Grenzstationen muss innerhalb 42 Tagen nach dem Tage des Eintreffens der Sendung in der österr. Grenzstation erfolgen.

Sofern indessen das Gut ohne Verschulden der Partei, beispielsweise aus einem von der russischen Zollbehörde abhängigen Grunde, erst nach Ablauf der Frist von 42 Tagen weiter befördert werden sollte, so bleibt der Partei das Recht vorbehalten, die billigere Frachtberechnung im gewöhnlichen Reklamationswege in Anspruch zu nehmen.

Sollte das Gut etwa nachträglich nach einer nicht in das tarifarisch besonders begünstigte russische Gebiet fallenden Station befördert werden, so wird der Frachtunterschied wieder nacherhoben."

Wien, am 19. September 1899. (2544)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Aenderung von Frachtsätzen des Tarifes Theil II, 1. Heft des sächsisch-schweizerischen Güterverkehres vom 1. August 1899, im Verkehre mit Stationen österreichischer Bahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. finden die im Tarife Theil II, 1. Heft des sächsisch-schweizerischen Güterverkehres vom 1. August 1899 enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der sächsischen Staatsbahnen: Bodenbach, Moldau, Reichenberg, Tetschen und Weipert auch Anwendung im Verkehre mit den Stationen Bodenbach der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, Moldau der k. k. österr. Staatsbahnen, Reichenberg der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn, Tetschen der k. k. priv. böhm. Nordbahn und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Weipert der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Wien, am 16. September 1899. (2545)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Theil II, Heft 4.**

Einführung eines neuen Tarifes, Theil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1899 gelangt im oben bezeichneten Eisenbahnverband ein neuer Tarif Theil II, Heft 4, — den gesammten Güterverkehr zwischen Stationen der königl. preussischen und grossherzoglich hessischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke: Cassel, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz und Münster) sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder, der Eisern-Siegener und der westfälischen Landes-Eisenbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, königlich ungarischen Staatseisenbahnen, Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn und Vinkovce-Brckaer Lokaleisenbahn andererseits betreffend — zur Einführung.

Durch diesen neuen Tarif gelangt das gleichnamige Tarifheft 4 vom 1. Dezember 1893 sammt Nachträgen I—V zur Aufhebung.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz ausser Kraft treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. November 1899 in Gültigkeit, mit Ausnahme der Frachtsätze des A.-T. 12/b—i, deren Wirksamkeit laut Publikation in der Vereinszeitung Nr. 52 vom 12. Juli 1899 bereits mit 1. September 1899 aufgehoben wurde.

Exemplare des neuen Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen sowie den betheiligten Stationen zu dem am Titelblatte angesetzten Preise erhältlich.

Wien, am 16. September 1899. (2546)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheilen etc.

Mit Gültigkeit vom 19. September 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1899, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheilen, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlen Metallen, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I Abtheilung B des österr.-ungar.-russ. Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c tarifiren, bei Aufgabe als Frachtgut in Sendungen:

a) unter 5 000 kg

bei Frachtzahlung für

b) mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief und Wagen
c) " 10 000 "

nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

| von \ nach | Brody (Bahnhof) trs. | Granica trs. bezw. Szczakowa trs. | Nadbrzezie Landungsplatz trs. | Nowosielitza (Bahnhof) trs. | Podwoloczyska (Bahnhof) trs. |
|---|---|---|---|---|---|
| Wien Nordbahnhof | a) 262<br>b) 226<br>c) 192 | a) 132<br>b) 113<br>c) 96 | a) 214<br>b) 183<br>c) 155 | a) 323<br>b) 279<br>c) 236 | a) 292<br>b) 251<br>c) 213 |

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des obenbezeichneten Verkehres vom 1. August 1895 maassgebend.

Wien, am 14. September 1899. (2547)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Ueberlade- (Bock-) Krahnes von 25 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Cöthen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Cöthen" versehen zu dem auf

Donnerstag, den 5. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im September 1899. (2548)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung** von Werkstattsnutzhölzern und zwar: A. 16 818 cbm Kiefern in 42 Loosen, 3 389 cbm Eichen in 22 Loosen, 78 cbm Rothbuchen in 4 Loosen, 10 cbm Weissbuchen in 2 Loosen, 102 cbm Eschen in 6 Loosen, 82 cbm Erlen in 10 Loosen, 285 cbm Pappel in 12 Loosen und 595 Stück Stangen zu Hebebäumen in einem Loose. B. 36 cbm Nussbaum-, 55 cbm Mahagoni- und 5 cbm Teakholz in je einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.** Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,50 ℳ für A und 0,50 ℳ für B in **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. November 1899.

Berlin, den 20. September 1899. (2549)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 7. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf von 33 ausgemusterten Eisenbahnwagen**

am Sonnabend, den 21. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in Baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 13. September 1899. (2550)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 74. 27. September 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 18 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

## Ueber Versuche zur Einführung des elektrischen Betriebes auf den italienischen Eisenbahnen.

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm.**

Der Umstand, dass in Italien die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem gesammten Eisenbahnnetz oder einem Theile davon insofern von besonderer Wichtigkeit ist, als das Land arm an Steinkohlen, dagegen reich an natürlichen Wasserkräften ist, hat dort einer lebhaften Bewegung zu Gunsten des elektrischen Betriebes Vorschub geleistet. Als einer der eifrigsten Vorkämpfer in dieser Bewegung ist der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten, jetzige Abgeordnete A. Afan de Rivera zu bezeichnen, der nicht müde wird, seinen Landsleuten in Wort und Schrift die Vortheile klar zu machen, die eine möglichst ausgedehnte Verwendung der Elektrizität als Zugkraft für die Haupt- und Nebenbahnen des Landes mit sich bringen würde.*) Von ihm wird die geringe Entwickelung der italienischen Industrie hauptsächlich dem Kohlenmangel zugeschrieben; er weist überzeugend nach, wie die grossen Geldsummen, die jetzt Industrie und Eisenbahnen für die Deckung ihres Kohlenbedarfes an das Ausland zahlen müssen, gespart werden könnten; wie im Falle eines europäischen Krieges ausserhalb Italiens die Eisenbahnen in eine schlimme Nothlage kommen könnten, wenn die kohlenerzeugenden Länder unmittelbar vom Kriege berührt würden, bei einem Kriege in den eigenen Grenzen dagegen die Vertheidigungsfähigkeit des Landes durch etwaigen Kohlenmangel erheblich geschädigt werden könnte. Eine Besserung erhofft man nun von der möglichst allgemeinen Anwendung der Elektrizität in allen industriellen Betrieben, vornehmlich von den Diensten, die sie den Eisenbahnen wird leisten können. Die zu ihrer Erzeugung erforderlichen Wasserkräfte sind reichlich vorhanden, schon vor Jahren hat man festgestellt, dass Itallien in seinen Gebirgsflüssen über 5 000 000 PS verfügt, die jederzeit nutzbar gemacht werden können. Ein erster und grosser Schritt zur Verwirklichung der auf die Nutzbarmachung dieser Wasserkräfte abzielenden Pläne ist der gewesen, dass man versucht hat, die Spekulation von ihrem Erwerb thunlichst fern zu halten, um sie dem Staate und den grossen Eisenbahngesellschaften zu sichern. Wenn die hierauf abzielenden Bestrebungen auch nicht immer von Erfolg gekrönt gewesen sind, so ist doch im Verwaltungswege einiges geschehen, was wenigstens die wildeste Spekulation hintanhalten dürfte. Unter anderem hat Afan de Rivera während seiner Ministerschaft durch Erlass vom 17. Juni 1898 den Provinzialbehörden zur Pflicht gemacht, bei allen Konzessionsertheilungen, die sich auf die Ausbeutung von Wasserkräften beziehen, mit der grössten Vorsicht zu verfahren und das Staatsinteresse wohl zu beachten. Namentlich wird ihnen aufgegeben, bei jedem an sie herantretenden Konzessionsgesuche eingehend die Frage zu prüfen, ob die verlangte Wasserkraft nicht früher oder später vom Staate für den Betrieb einer Eisenbahnlinie gebraucht werden könnte.

Ein bemerkenswerther Anfang zur Verwerthung der in den Flüssen und Wasserfällen Italiens vorhandenen Kräfte ist bereits bei der Anlage und Betriebsführung der Strassenbahnen gemacht worden, von denen sich Beispiele vorfinden, die an Bedeutung und Interesse nicht hinter den besten Ausführungen der ersten Industriestaaten zurückstehen. Erwähnenswerth ist in dieser Hinsicht das 60 km umfassende Strassenbahnnetz in

*) A. Afan de Rivera: „Acqua, elettricità, trazione. Napoli 1899" und „Le concessioni d'acqua per l'energia elettrica. Roma 1898."

Mailand, das mit Elektrizität betrieben wird, zu deren Erzeugung der Addafluss bei Paderno die Kraft hergibt. Dann sind die Strassenbahnen in Rom zu nennen, zwar weniger bedeutend an Ausdehnung, aber dafür um so bemerkenswerther wegen der Geländeschwierigkeiten, die sich in der Siebenhügelstadt ihrem Bau und Betrieb entgegengestellt haben. Dort wird die Kraft der berühmten Wasserfälle von Tivoli in elektrische Energie umgewandelt, wobei man jedoch das Wasser soweit unterhalb entnimmt, dass die alljährlich von vielen Reisenden bewunderten Fälle nicht an ihrer Grossartigkeit Einbusse erlitten haben. Am interessantesten sind aber die Strassenbahnen in Genua, wo man Aufgaben zu bewältigen hatte, die lange Zeit als unlösbar angesehen wurden. Die elektrischen Strassenbahnen steigen an den Abhängen der Berge empor, die der Stadt ihr amphitheatralisches Aussehen geben; die einzelnen Höhenunterschiede werden theilweise unter Anlage von Spiraltunneln überwunden, deren Herstellung es ermöglicht hat, die engen Strassen der Stadt zu vermeiden, die wegen der an ihnen liegenden werthvollen Paläste nicht erweiterungsfähig sind. Ferner sind die Strassenbahnen in Florenz, Neapel und Livorno als bedeutend hervorzuheben.*)

Ueber die Art und Weise, wie der elektrische Betrieb auf dem grossen Eisenbahnnetze oder einzelnen Linien einzurichten sein wird, ist man sich keineswegs schon klar. Im allgemeinen hält man es für vortheilhaft, ihn zunächst bei den Gebirgsbahnen anzuwenden, wo der Dampfbetrieb die grössten Uebelstände aufweist und am theuersten ist; ferner bei den Vorortbahnen grosser Städte. Dann will man zu gewissen Verbindungslinien übergehen, auf denen aus Betriebsrücksichten blos wenige Züge fahren, die den Verkehr nur unvollkommen bewältigen und zu seiner Entwickelung fast gar nichts beitragen. Ein ferneres Arbeitsfeld sollen die Tunnellinien bieten, wie die Giovibahn, die Alpen- und die Apenninenbahnen, mit ihren bekannten, durch den Dampfbetrieb hervorgerufenen Uebelständen. Endlich will man auch andere geeignete Bahnen für den elektrischen Betrieb in Aussicht nehmen, bei denen er dem Dampfbetriebe gegenüber als unzweifelhaft billiger nachgewiesen werden kann und, wenn die Fortschritte der Elektrotechnik und des Eisenbahnbetriebes alle entgegenstehenden Schwierigkeiten wider Erwarten beseitigen sollten, sich auch an die grossen durchgehenden Linien mit schwerem und dichtem Verkehr wagen. Die Linien mit sehr schwachem und wenig entwickelungsfähigem Verkehr sollen dagegen für den Umbau als elektrische Bahnen überhaupt nicht in Aussicht genommen werden, auch wenn für ihren Betrieb hinreichende Wasserkräfte zur Verfügung stehen.

Gewisse Schwierigkeiten ergeben sich, abgesehen von den technischen, für die italienischen Bahnen insofern, als die Eisenbahngesellschaften ein allzu grosses Interesse an Neuerungen nicht mehr haben, da ihre Konzessionen unter Umständen in einigen Jahren ablaufen können; denn in dem Uebereinkommen mit der Regierung vom 1. Juli 1885, das auf Grund des Gutachtens einer von der Regierung eingesetzten Kommission zustande gekommen ist, nachdem das Land schwer unter den schlechten Eisenbahnverhältnissen gelitten hatte, ist zwar eine Konzessionsdauer von 60 Jahren vorgesehen, mit der Einschränkung jedoch, dass schon nach 20 oder 40 Jahren unter Einhaltung einer zweijährigen Kündigungsfrist das bestehende Verhältniss gelöst werden und der Staat in Bezug auf die Eisenbahnen freie Hand erhalten kann. Demnach kann bereits im Jahre 1905 der Staat die Eisenbahnen selber übernehmen, wenn er den für diesen Fall vorgesehenen Verpflichtungen gegen die Gesellschaften nachkommt. Alle Betriebsverbesserungen, welche die Gesellschaften daher jetzt oder in den nächsten Jahren einführen, werden unter Umständen nicht ihnen, sondern dem Staate zu gute kommen, weshalb ein gewisses Zögern bei ihnen erklärlich ist, wenn es sich um Neuerungen handelt, die Geld kosten. Nichtsdestoweniger sind sie der Einladung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Prinetti, ein Programm für die Anstellung von Versuchen mit der elektrischen Zugförderung zu berathen, ungesäumt gefolgt und haben ihre Vertreter in die vom Minister eingesetzte, aus Regierungsbeamten und Beamten der Eisenbahngesellschaften bestehende Kommission mit der Weisung entsandt, bei aller Wahrung der Gesellschaftsinteressen doch das Wohl des ganzen Landes unausgesetzt im Auge zu behalten. Diese Kommission hat nach eingehender Berathung vorgeschlagen, zunächst auf folgenden Linien Versuche mit der elektrischen Zugförderung anzustellen:

1. mit Akkumulatorenbetrieb auf der Strecke von Mailand nach Monza;
2. gleichfalls mit Akkumulatorenbetrieb auf der Strecke von Bologna nach San Felice;
3. mit einem gemischten Leitungsbetrieb, nämlich theilweise unter Verwendung einer dritten Schiene als Arbeitsleitung, theilweise eines Drahtes als solcher, auf der Strecke von Rom nach Frascati, und
4. mit einem System unterirdischer Stromzuführung auf der Strecke von Chiavenna nach dem Knotenpunkte Colico und von dort einerseits nach Lecco, andererseits nach Sondrio.

Die Linie 1 untersteht der italienischen Mittelmeerbahn, 2, 3 und 4 gehören zum adriatischen Bahnnetz der Meridionalbahn. Die Versuche sollen sich vorläufig entweder auf zwei Jahre, oder auf den Zeitraum bis zum Tage des Ablaufes der ersten Kündigungsfrist der bestehenden Konzessionen im Jahre 1903, erstrecken. Die Mittelmeerbahn will indessen bei dem Versuche 1 nicht stehen bleiben, sondern gleich einen Schritt weiter gehen und hat noch andere Entwürfe für die Einführung des elektrischen Betriebes auf einigen Linien in Vorbereitung, von denen zu nennen sind: Eine Gruppe von drei Linien von Mailand über Gallarate nach Varese am Vareser See und nach Laveno und Arona am Lago maggiore. Hier sind schon alle Einzelheiten für die elektrische Beförderung der Personen- und Güterzüge klargestellt und die Bauarbeiten bereits im Gange, so dass man hofft, den neuen Betrieb im Jahre 1900 eröffnen zu können. Die erforderliche Elektrizität wird von einer Gesellschaft geliefert, die über Wasserkräfte von 18 000 PS im Tessin bei Tornavento verfügt, mächtig genug, um das ganze Industriegebiet zwischen Mailand und dem Tessin mit elektrischer Energie zu versorgen. Die Elektrizität soll in der Form von dreiphasigem Wechselstrom von 10 000 Volt Spannung an die Bahnlinie geführt und dort auf sieben Umformerstationen in Gleichstrom von 700 Volt Spannung umgeformt werden, den man mittelst einer dritten Schiene den Fahrzeugen zuführen will.

In Ausführung der von der obengenannten Kommission gegebenen Weisungen haben die Bahnverwaltungen und Regierungsbehörden mit der Firma Ganz & Co. in Budapest ein Uebereinkommen getroffen, nach welchem diese Firma unter Darbringung erheblicher Geldopfer die Ausführung eines Theiles der Versuche übernommen hat. Ueber den Stand der Angelegenheit bezüglich der Versuche 2, 3 und 4 liegen genauere Angaben zur Zeit noch nicht vor; es ist nur so viel bekannt geworden, dass die 42 km lange Strecke von Bologna nach San Felice mit grossen Akkumulatorenwagen betrieben werden soll, die 60 Personen fassen können und deren Batterien so gross bemessen sind, dass ihre Ladung für eine Hin- und Rückfahrt ausreicht. Für den Betrieb der 26 km langen Linie von Chiavenna nach Colico und der je 40 km langen Zweiglinien von Colico nach Lecco und Sondrio will man den Strom aus einem an der Adda bei Morbegno anzulegenden Elektrizitätswerk entnehmen, dessen Maschinen durch die dort belegenen, 3 000 PS enthaltenden Wasserkräfte bewegt werden sollen. Die Linien sind dadurch bemerkenswerth, dass man auf ihnen unmittelbar mit Wechselströmen von 3 000 Volt arbeiten will. Die Ingenieure Cairo und Lenino haben nämlich im Verein mit der Firma Ganz & Co. vorgeschlagen, auf dem Kraftwerk drei-

*) J. Rocca: „Le premier essai de traction électrique sur les chemins de fer italiens" in „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer 1899. Nr. 5."

phasigen Wechselstrom (Drehstrom) von 15 000 Volt Spannung zu erzeugen, ihn mit dieser Spannung an die Bahnen zu leiten, dort auf 10 Umformerstationen in gleichartigen Strom von 3 000 Volt umzuformen und nun in zwei Drahtleitungen an den Bahnen entlang zu leiten. Der Umbau ist noch nicht in Angriff genommen und wird mehrere Jahre dauern. Der Versuch unter 1 dagegen ist in einem Berichte des Ingenieurs und Oberinspektors der italienischen Mittelmeerbahn Joseph Rocca bereits eingehend besprochen, auf den wir uns bei den nachstehenden Darlegungen stützen können.

Die 13 km lange Strecke von Mailand nach Monza, beiläufig die zweitälteste Eisenbahn Italiens, kann zwar noch als Vorortbahn Mailands angesehen werden, bildet indessen auch ein Stück der durchgehenden Linie von Mailand über den St. Gotthard nach Mitteleuropa und hat als solche einen erheblichen Durchgangsverkehr zu bewältigen, dem sich ein nicht minder wichtiger Vorortverkehr zwischen dem volkreichen Mailand und der anmuthig gelegenen Industriestadt Monza, dem italienischen Versailles, anschliesst. Der elektrische Betrieb beschränkt sich lediglich auf die Vermittelung des Vorortverkehres und hofft man durch seine Einführung den auf häufigere Fahrgelegenheiten gerichteten Wünschen der Bevölkerung beider Städte entsprechen zu können, bei gleichzeitiger Herabsetzung der Tarife und Vereinfachung der Transportbedingungen. Der Versuch hat daher sowohl ein technisches als ein administratives Interesse, namentlich sollen Erfahrungen darüber gesammelt werden, wie weit man durch Herabsetzung der Tarife den Wettbewerb anderer Fahrgelegenheiten zwischen den beiden Städten bekämpfen kann, ohne die eigenen Einnahmen in unzulässiger Weise zu schmälern.

Das wegen der grossen mitzuschleppenden todten Last und der hohen Unterhaltungs- und Erneuerungskosten der Akkumulatoren nicht besonders vortheilhafte Akkumulatorensystem hat man für die Linie angewandt, weil es keine Umbauten auf der Strecke erfordert, was besonders wichtig ist, wenn man beabsichtigt, nicht den ganzen Betrieb elektrisch zu gestalten, sondern nur einzelne elektrische Züge zwischen den mit Dampflokomotiven bewegten Zügen einzulegen. Die Betriebsmittel bestehen aus 18,49 m zwischen den Buffern langen Motorwagen, dere Kasten von 17,80 m Länge ausser den 1,27 m breiten geschlossenen Endquergängen zwei Abtheile I. Klasse von 8 und 16 Sitzplätzen und zwei dergleichen II. Klasse von 16 und 24 Sitzplätzen haben, die von einem Mittelgang aus zu erreichen sind. 24 Fahrgäste können bei der kurzen Fahrt von 20 Minuten noch in den Endgängen stehen, so dass in Wirklichkeit 88 Fahrgäste mitgenommen werden können. Der mittlere 12,725 m lange Theil des Wagens ist 2,85 m breit, während die beiden Enden von 2,537 m Länge, die je einen Quergang und einen Führerraum enthalten, nur 2,15 m breit sind, was dem Wagen ein gefälliges Aussehen gibt. Um die dem Winde dargebotenen Flächen zu verringern, sind die Ecken abgeschrägt. Der Rahmen, auf dem der Wagenkasten ruht, trägt zwischen und unter seinen Längsträgern einen grossen Unterkasten, in dem fast alle elektrischen Einrichtungen untergebracht sind, und ist elastisch auf zwei Drehgestellen gelagert. Jedes Drehgestell hat zwei Achsen, von denen je die äussere die durch den Elektromotor angetriebene Triebachse, die andere nur Tragachse ist. Der Abstand der beiden Drehgestelle von einander beträgt 12,00 m zwischen den Drehzapfenmitten, der Achsstand jedes Drehgestelles 2,63 m. Die Hauptlängsträger, die Längsträger der Drehgestelle und die Querträger sind aus Stahl gefertigt. Die Wagen wurden in Mailand durch die Fabrik von Grodona & Comi hergestellt.

Grundriss des Motorwagens.

Die Akkumulatoren bestehen aus 130 Elementen, die wegen der leichteren Handhabung in 26 einzelnen Kästen untergebracht sind. Man kann auf diese Weise zwei Reihen von 65 Elementen bilden, die entweder in Reihen- oder Parallelschaltung verwandt werden können. Bei der Reihenschaltung, die am meisten angewandt wird, erhält man einen Entladungsstrom von 275 bis 235 Volt Spannung. Die Akkumulatoren wiegen 16 bis 17 t und nehmen eine so grosse Ladung von Elektrizität auf, dass sie für zwei Hin- und Rückfahrten, also 52 km Wegelänge den nöthigen Strom hergeben. Man kann sogar eine dreimalige Hin- und Rückfahrt mit ihnen machen, ohne sie bis zur Erschöpfung entladen zu müssen, was einer Wegelänge von fast 80 km entspricht. Ob diese kurz nach der Betriebseröffnung festgestellte Leistungsfähigkeit nicht durch längeren Gebrauch beeinträchtigt werden wird, muss die Erfahrung lehren. Die nach der Planteschen Bauart hergestellten Akkumulatoren sind von Heusemberger in Monza geliefert. Ihre Unterbringung im Wagen ist nach vielfachen Erwägungen, die sich vornehmlich auf die Fernhaltung der Säureausdünstungen von dem Wageninnern erstreckten, in der Weise erfolgt, dass man sie in den erwähnten Unterkasten unter dem Wagengestell gesetzt hat. Der Unterkasten ist der Länge nach in zwei Abtheilungen getheilt, deren jede durch einen Deckel geschlossen wird; die Deckel können behufs Untersuchung und Behandlung der Akkumulatoren abgenommen werden, entziehen aber — wenn einmal geschlossen — die Akkumulatoren vollständig den Blicken und schützen sie gegen Staub und Regen. Gelüftet werden die Unterkasten durch kleine, auf dem Wagendach angebrachte Ventilatoren. Man hat mit dieser Bauart eine bei Strassenbahnen häufige, aber auch auf Eisenbahnen — z. B. bei der Bahn von Ludwigshafen nach Neustadt — angewandte Konstruktion, die Akkumulatoren unter den Sitzen anzubringen, verlassen. Selbstverständlich werden die Wagen auch elektrisch beleuchtet; der Beleuchtungsstrom wird indessen nicht den eben beschriebenen grossen Akkumulatoren entnommen, sondern man hat eine kleinere Beleuchtungsbatterie von 12 in Parallelschaltung vereinigten Elementen in dem einen Führerstande untergebracht, um eine grössere Stetigkeit in der Beleuchtung zu erzielen. Diese Batterie ist nach der Bauart Heusemberger eingerichtet, man kann sie nicht an ihrem Platze laden, sondern muss sie jedesmal zum Laden herunternehmen, was als ein grosser Uebelstand nicht empfunden wird, da das Laden nur alle 24 Stunden nöthig ist. Die Beleuchtung wird durch 16 Lampen im Wageninnern, zwei in den Endquergängen und zwei in den Führerständen überreichlich bewirkt.

Die elektrischen Züge bestehen nur aus einem einzigen Motorwagen, der während der Fahrt die durch das Signalbuch vorgeschriebenen Signale führt, in der Dunkelheit zwei leuchtende Laternen vorne, drei hinten. Um indessen jegliches Um-

setzen von Laternen zu vermeiden, sind an jedem Ende deren fünf angebracht, von welchen mit Hilfe eines Umschalters der Fahrtrichtung entsprechend entweder zwei oder drei erleuchtet werden können.

Die Elektromotoren sind vierpolig und wirken durch ein Zahnradvorgelege auf die Triebachsen. Jeder Motor leistet 50 PS, wird an einer Seite durch einen am Wagenrahmen befestigten Querträger, an der anderen Seite durch die Triebachse selbst getragen und ist elastisch auf Spiralfedern gelagert. Die Elektromotoren befinden sich in verschlossenen Gehäusen, um sie gegen Staub und Schmutz zu schützen; die Gehäuse sind so eingerichtet, dass man die Elektromotoren untersuchen und nachstellen kann, ohne sie abnehmen zu müssen. Da zwei Elektromotoren von je 50 PS an einem Motorwagen sitzen, so kann er 100 PS entwickeln.

Die Handhabungseinrichtungen bestehen in jedem Führerstande aus zwei Cylinderregulatoren, von denen der eine dazu dient, die Elektromotoren mit den Akkumulatoren zu verbinden, der andere den Zweck hat, den Strom anzulassen, die zum sanften Anfahren und Anhalten erforderlichen Widerstände aus- und einzuschalten, die Fahrgeschwindigkeit zu ändern sowie die Aenderung der Fahrtrichtung einzuleiten. Die Elektromotoren, Handhabungseinrichtungen und alle übrigen elektrischen Einrichtungen der Wagen sind von Schuckert & Co. in Nürnberg geliefert.

Die Bremseinrichtungen bestehen ausser einer von Hand zu bedienenden Hilfsbremse aus einer Westinghousebremse, mit welcher die Mittelmeerbahn auch ihre anderen schnellfahrenden Züge ausrüstet. Für den vorliegenden Fall musste die gewöhnliche Westinghousebremse einige Abänderungen erfahren, die ihre Einrichtung etwas verwickelter machen. Es sind bei ihr zu unterscheiden:

a) eine Luftpumpe, die durch einen Elektromotor angetrieben wird;
b) ein Hauptluftbehälter, ein Hilfsbehälter und der Bremscylinder mit drei Ventilen;
c) zwei Handhabungshähne im Bereiche des Führers;
d) ein Nebenbehälter zur Aufspeicherung der erforderlichen Pressluft für die Pfeife, die man beibehalten hat, um auf der Strecke und in den Bahnhöfen die den Beamten geläufigen hörbaren Lokomotivsignale von den Motorwagen aus geben zu können;
e) der Elektromotor, welcher die Luftpumpe treibt und so angeordnet ist, dass er selbstthätig in Wirksamkeit tritt, sobald der Druck im Hauptluftbehälter oder dem Nebenbehälter sinkt, so dass die Brems- und Signaleinrichtungen stets funktionsbereit sind.

Der Motorwagen besitzt infolge seiner guten Bauart und seines erheblichen Gewichtes, das leer 58 t, vollbeladen 65 t beträgt, eine gute Standsicherheit. Er hat einen sehr sanften regelmässigen Gang, hinreichende Beweglichkeit in den Bögen und läuft ruhig ohne Stösse an. Sein Zugwiderstand ist geringer, als er nach der Berechnung sein müsste, die 5 kg für jede Tonne Gewicht bei 50 km/Stunde Geschwindigkeit ergeben hat. Bei den zahlreichen Probefahrten, die vor der Indienststellung mit dem Wagen gemacht worden sind, hat man festgestellt, dass er Steigungen von 1 : 285, wie sie zwischen Mailand und Monza vorkommen, leicht mit 45—50 km-stündlicher Geschwindigkeit nimmt, und bei der Thalfahrt die Geschwindigkeit von 60 km/Stunde überschritten werden könnte, wenn man es nicht vorsichtshalber vorzöge, für gewöhnlich bei dieser Höchstgeschwindigkeit stehen zu bleiben.

Die zum Bahnbetrieb erforderliche Elektrizität wird von der Italienischen Allgemeinen Edison-Elektrizitätsgesellschaft (Società Generale Italiana Edison di elettricità) geliefert, welche die Mailänder Strassenbahnen betreibt, die elektrische Beleuchtung der Stadt übernommen hat und bei Paderno an der Adda ein grossartiges Elektrizitätswerk von 13 000 PS besitzt. Der Strom wird von dem Werk als dreiphasiger Wechselstrom mit 13 500 Volt Spannung nach Mailand geleitet, dort nach Umformung auf 3 500 Volt Spannung in der Stadt vertheilt und auch mit dieser Spannung dem Centralbahnhofe zugeführt. Hier stellt eine durch einen dreiphasigen Wechselstrommotor betriebene Gleichstrom-Dynamomaschine den zum Betrieb erforderlichen Gleichstrom von 300 bis 350 Volt Spannung her. Vorläufig hat man nur zwei Motorwagen in den Dienst gestellt, welche die vertragsmässig für 24 Stunden zu liefernde Elektrizität noch nicht verbrauchen können; man will jedoch mit ihr auch die zur Beleuchtung der Wagen dienenden Akkumulatoren laden. Später, wenn erst mehr Motorwagen eingestellt sein werden, wird man die ganze Elektrizitätsmenge nöthig haben.

Zum Laden und Nachsehen der Akkumulatoren ist eine Betriebswerkstätte an den Wagenschuppen für die Motorwagen angebaut. Das Laden der grossen Akkumulatoren wird hier vorgenommen, ohne dass man sie von ihrem Platze nimmt. Man hat nur nöthig, sie in den Strom einzuschalten und die beiden Akkumulatorenkasten mit einer durch einen kleinen Elektromotor betriebenen Lüftungsmaschine in Verbindung zu bringen, welche die beim Laden sich entwickelnden Gase absaugt. Eine selbstthätig ertönende Glocke gibt der Bedienung in dem Augenblicke, wenn die Akkumulatoren ihre volle Ladung aufgenommen haben, ein Zeichen. Das Laden dauert etwa $1^1/_2$ Stunden. Die Prüfung der Akkumulatoren kann sehr leicht an ihrem Platze im Wagen mit einem kleinen, bis 15 Volt zählenden Taschenvoltmeter vorgenommen werden. Wenn dieses nennenswerthe Verluste anzeigt, oder irgend welche Beschädigungen an einem Akkumulator bemerkt werden, ersetzt man ihn durch einen Reserveakkumulator.

Es wurde schon angedeutet, dass man mit dem Versuch auf der Strecke von Mailand nach Monza nicht nur eine technische Aufgabe zu lösen hofft, sondern ebenso wichtige Betriebs- und Verwaltungsaufgaben ihrer Lösung entgegenführen möchte. Namentlich hofft man in der Anwendung der elektrischen Zugkraft ein Mittel gefunden zu haben, der Eisenbahn den ihr theilweise durch andere Mitbewerber entrissenen Lokalverkehr in der Nähe der grossen Städte wieder zuzuführen, sowie auf Nebenlinien, deren Einnahmen mitunter nicht einmal die Betriebskosten decken, durch Hebung des Verkehres und Herabminderung der Unkosten eine leidliche Rentabilität zu erzielen. Diese für das Publikum, die Bahngesellschaften und den Staat, der von der Roheinnahme der Eisenbahnen Antheile erhält, gleich nachtheiligen Zustände hatten bereits vor der Einführung des elektrischen Betriebes Veranlassung gegeben, Erwägungen über Vereinfachungen im Betriebe anzustellen, die bei Verminderung der Betriebskosten die Mittel an die Hand geben könnten, in geeigneten Fällen durch Vermehrung der Transportgelegenheiten den Verkehr zu heben. Durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke von Mailand nach Monza wurden die dahin zielenden Arbeiten keineswegs unterbrochen, man begriff vielmehr bald, dass nur dann die von ihm erhofften Vortheile sich vollständig einstellen würden, wenn es gelänge, alle sonstigen Hindernisse zu beseitigen, die der Lokal- und Nahverkehr der Durchführung eines geordneten Betriebes auf grossen Bahnnetzen bereiten. Eine von der Regierung eingesetzte, aus Regierungsbeamten und Beamten der Bahngesellschaften bestehende Kommission, die sich mit dieser Frage zu beschäftigen hatte, hat mit bemerkenswerther Schnelligkeit ihre Arbeiten erledigt, so dass bereits durch königliche Verordnung vom 8. Januar d. J. die von ihr empfohlenen Verbesserungen eingeführt werden konnten. Diese beziehen sich auf folgende Punkte:

1. Den Fahrkartenverkauf. Als wichtigste Bestimmung ist die Zulässigkeit des Fahrkartenverkaufes während der Fahrt im Zuge hervorzuheben. Die Möglichkeit, Fahrkarten im Zuge zu verkaufen, trägt den Keim zu mehreren Verkehrserleichterungen und Betriebsvereinfachungen in sich, indem nicht nur den Reisenden die Zeitverluste an den Schaltern und gewisse Förmlichkeiten auf den Bahnhöfen erspart werden können, sondern auch eine wesentliche Verminderung der Beamtenzahl auf den Stationen zulässig ist und das Anhalten auf freier Strecke

zur Aufnahme von Fahrgästen möglich wird, wodurch der Eisenbahnverkehr dem Strassenbahnverkehre mehr genähert werden kann. Davon ist dann eine naturgemässe Folge, dass die übermässig grosse Zahl der Fahrkartensorten beschränkt werden muss: der Kinder-, Militär-, Rückfahrkarten, der Fahrkarten zu ermässigten Preisen für Beamte, Parlamentsmitglieder, Mittellose usw., da der Fahrkartenausgeber während der Fahrt weder Zeit noch Gelegenheit hat, in eine Prüfung aller Ausweise einzutreten, die ein Anrecht auf derartige Sonderfahrkarten geben können. Die Regierung hat daher zugestimmt, dass auf der Linie von Mailand nach Monza nur eine einzige Fahrkarte für jede Klasse der elektrischen Züge ausgegeben wird, wobei Kinder unter 1,00 m Grösse freifahren. Den Beamten, Militärs usw., die von den ihnen zustehenden Preisermässigungen Gebrauch machen wollen, wird anheimgestellt, die übrigen mit Dampf betriebenen Züge zu benutzen, deren Zahl trotz der Einlegung der elektrischen Züge nicht vermindert worden ist. Auf anderen Linien, wo der Dampfbetrieb etwa ganz unterdrückt werden sollte, würde dieses Aushilfsmittel zwar versagen, man hofft indessen, auch in solchen Fällen die Einheitlichkeit der Tarifbildung wahren zu können, wenn auch auf anderer Grundlage als bei der Strecke von Mailand nach Monza. Nachstehende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Tarife für die elektrischen und gewöhnlichen Züge, wobei zu bemerken ist, dass die bestehenden Tarife schon vor kurzem eine Herabsetzung erfahren hatten, um den Eisenbahnen in dem Wettbewerbe mit den Strassenbahnen zur Hilfe zu kommen.

| Streckenabschnitte | Länge | Tarife für die elektrischen Motorwagen | | gewöhnliche Tarife | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | einfache Fahrkarten | | Rückfahrkarten | |
| | | I. Kl. | II. Kl. | II. Kl. | III.Kl. | II. Kl | III.Kl. |
| | km | M. | M. | M. | M. | M. | M. |
| Mailand-Greco . . | 4 | 0,28 | 0,16 | 0,32 | 0,24 | 0,44 | 0,32 |
| Mailand-Sesto . . | 7 | 0,28 | 0,16 | 0,52 | 0,36 | 0,72 | 0,48 |
| Sesto-Monza . . . | 7 | 0,28 | 0,16 | 0,52 | 0,36 | 0,72 | 0,48 |
| Mailand-Monza . . | 13 | 0,48 | 0,28 | 0,88 | 0,60 | 1,36 | 0,84 |

Es geht aus der Tabelle hervor, dass die Fahrpreise der I. und II. Klasse in den elektrischen Zügen niedriger sind als die Fahrpreise II. und III. Klasse der Dampfzüge, und zwar bleibt der für eine Hin- und Rückfahrt mit den elektrischen Zügen zu zahlende Fahrpreis noch hinter dem in den nächsttieferen Klassen der Dampfzüge für eine Rückfahrkarte zu zahlenden zurück. Ferner sieht man, dass im Interesse des Fahrkartenausgebers eine strenge Abstufung der Fahrpreise nach den Entfernungen nicht durchgeführt ist, der daher nur vier Fahrkartensorten mit sich zu führen braucht, weniger als auf gewissen Strassenbahnlinien.

2. Beschränkung der Zahl der bereitzuhaltenden Plätze. Art. 10 der königlichen Verordnung vom 8. Januar d. J. befreit die Bahngesellschaften in theilweiser Abänderung des § 271 des Gesetzes über die öffentlichen Bauunternehmungen von der Verpflichtung, alle Reisenden mitzunehmen, die sich zu einer bestimmten Fahrt einstellen. So können auf der Strecke von Mailand nach Monza die wegen Platzmangel in den Motorwagen zurückbleibenden Reisenden keinerlei Entschädigungsansprüche geltend machen. Diese Anordnung bildet einen ferneren Schritt zur Annäherung des Eisenbahnverkehres an den Strassenbahnverkehr und würde auch unabhängig vom elektrischen Betriebe zur Verbilligung des Betriebes auf Nebenlinien führen können.

3. Einschränkung des Personals. Die angezogene königliche Verordnung enthält ferner Bestimmungen über die Personalbesetzung der Motorwagen. In erster Linie ist es gestattet, jeden Wagen nur mit zwei Beamten zu besetzen, dem Führer (guidatore) und dem Fahrkartenausgeber (distributore); es ist dabei zur Bedingung gemacht, dass der Fahrkartenausgeber befähigt sein muss, den Führer zu ersetzen und einen Wagen bis zur nächsten Station zu bringen.

3. Befähigungsnachweis des Personals. Mit Bezug hierauf ist die einfache, klare Forderung gestellt, dass von dem Führer nur die Kenntniss der durch das Signalbuch vorgeschriebenen Signale, der seinen Dienstbereich berührenden sonstigen Dienstbestimmungen und die Fähigkeit, einen Motorwagen zu führen, verlangt werden sollen. Hiernach braucht er weder maschinentechnische Kenntnisse zu haben, noch mit elektrotechnischen Arbeiten vertraut zu sein; die Bahngesellschaft hat es als zweckmässig befunden, die Motorwagenführer dem Bremspersonal zu entnehmen. Nach einigen Tagen praktischer Unterweisung werden die ausgewählten Bremser einer Prüfungskommission überwiesen, in der die Regierung vertreten ist, und können nach der vor der Kommission bestandenen Prüfung ohne weiteres mit der Führung eines Motorwagens betraut werden. Das Verfahren hat sich bewährt. Der Fahrkartenausgeber muss denselben Befähigungsnachweis bringen, wie der Führer, und den letzteren nicht nur in Ausnahmefällen, sondern auch im regelmässigen Dienst vertreten können. Man ist sogar theilweise dazu übergegangen, die beiden Beamten turenweise ihre Dienstverrichtungen wechseln zu lassen.

4. Weglassung des Schutzwagens. Diese Maassregel findet zwar auf der Strecke von Mailand nach Monza keine Anwendung, weil die elektrischen Züge dort nur aus einem Wagen bestehen, wird aber für andere elektrische Bahnen von Bedeutung sein.

Der Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Eisenbahnlinie von Mailand nach Monza wurde am 7. Februar d. J. durch eine seitens der Verwaltung der Mittelmeerbahn veranstaltete und von Vertretern der Wissenschaft, Industrie und Technik besuchten Festlichkeit eine besondere Weihe gegeben. Am folgenden Tage wurden die elektrischen Züge dem allgemeinen Verkehr übergeben, für jede Richtung 11 an der Zahl. Obgleich zur Zeit der Abfassung des Rocca'schen Berichtes erst ein Monat nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes verflossen war, konnte man doch schon begründete Hoffnung auf das Gelingen des Versuches hegen. Ohne den Ablauf der durch die Regierung und die Bahngesellschaften für die Ausführung der Versuche vereinbarten Zeit von zwei Jahren abzuwarten, hat man schon eine Bestellung auf neue Motorwagen vorbereitet, da die beschafften zwei sich als völlig unzureichend für die Bewältigung des stetig wachsenden Verkehres erwiesen hatten. Dabei wurde die Wahrnehmung gemacht, dass die Zunahme des Verkehres zum Theil nur eine scheinbare war, indem viele Reisende anfingen, die Dampfzüge zu meiden und die elektrischen Züge zu bevorzugen. Eine derartige, durch grössere Bequemlichkeit und sonstige Annehmlichkeiten nicht immer begründete Vorliebe für elektrische Verkehrsmittel findet man ja in der Neuzeit häufiger, nachdem die Elektrotechnik es verstanden hat, der Allgemeinheit durch manche gelungene Ausführung Eindruck zu machen. Immerhin konnte man auch feststellen, dass den zwischen Mailand und Monza verkehrenden Dampfstrassenbahnen und Pferdebahnen ein Theil ihres Verkehres durch die elektrischen Eisenbahnzüge entzogen worden ist, auch die Herabsetzung der Tarife und die häufigeren Fahrgelegenheiten eine Verkehrssteigerung veranlasst haben. So ist das erste Ziel, das man sich in der beabsichtigten Hebung des Lokalverkehres der Eisenbahn gesteckt hatte, thatsächlich erreicht worden. Was die fernerhin erstrebte Herabsetzung der Betriebskosten anbelangt, so wäre es verfrüht, schon Zahlen geben zu wollen; es wird noch wenigstens einiger Monate Erfahrung bedürfen, um sich darüber ein annähernd zutreffendes Bild machen zu können. Die in den Dienst gestellten Motorwagen haben den Erwartungen der Bahngesellschaft durchaus entsprochen; es wurde schon erwähnt, dass sie anstatt der zweimaligen Hin- und Rückfahrt (52 km), für die sie konstruirt worden sind, eine dreimalige bei einmaligem Laden der Akkumulatoren machen können. Hinzugefügt werden muss noch, dass unter ähnlichen

Umständen, wie bei der Strecke von Mailand nach Monza, eine Versuchsfahrt auf der Strecke von Mailand nach Pavia (hin und zurück 72 km) gemacht wurde, bei der die Steigungsverhältnisse erheblich ungünstiger waren, als zwischen Mailand und Monza. Der Versuch zwischen Mailand und Pavia hat auch die kaum bezweifelte Gewissheit gegeben, dass man den Probebetrieb nicht auf die Strecke von Mailand nach Monza zu beschränken brauche, sondern auf eine beliebige andere Strecke ausdehnen könne, deren Längenprofil nicht allzu sehr von dem der Strecke von Mailand nach Monza verschieden ist. Die Länge der Versuchsstrecke müsste nur zweckmässigerweise auf 50 km beschränkt werden, wenn man die Akkumulatoren an beiden Endpunkten laden könnte, auf 25 km dagegen, wenn nur an einem Endpunkt eine Ladegelegenheit wäre. Dabei wäre vorausgesetzt, dass bei dauerndem Gebrauche die Akkumulatoren schliesslich doch nur die für eine zweimalige Hin- und Rückfahrt von Mailand nach Monza erforderliche Elektrizität hergeben; wenn sie jedoch ihre ursprüngliche Aufnahmefähigkeit für eine dreimalige Hin- und Rückfahrt behalten sollten, könnten andere Versuchslinien von 75 oder 37 km Länge gewählt werden.

Obgleich man sonach in den betheiligten Kreisen im allgemeinen mit den Motorwagen sehr zufrieden ist, schliesst dies doch nicht aus, dass sie in Einzelheiten nicht noch verbesserungsbedürftig wären. Die für erforderlich gehaltenen Verbesserungen will man bei den neu herzustellenden Wagen einführen und dann die ganze Anlage voraussichtlich auf der nächsten Pariser Weltausstellung veranschaulichen.

Man gibt sich in Italien der Hoffnung hin, dass dieser erste gelungene Versuch zur Einführung der elektrischen Zugkraft auf Vollbahnen zu weiteren ähnlichen Versuchen und Anwendungen der Elektrizität anspornen wird, und dass das Vaterland Volta's berufen ist, im kommenden Jahrhundert einen ehrenvollen Platz in der Elektrotechnik einzunehmen.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die **Kohlen- und Koks-Wagengestellung** im August d. J. hat nach dem „Glückauf" in Deutschland die Höhe von 843 681 Wagen oder auf den Fördertag durchschnittlich 31 247 Wagen erreicht, während im gleichen Monat des Vorjahres 792 577 Wagen oder fördertäglich 29 355 Wagen gestellt wurden. Der Unterschied zwischen den angeforderten und gestellten Wagen ist ein ganz geringer (für den Fördertag 31 265 angefordert, 31 247 gestellt, also 18 weniger), noch geringer als im August 1898 (für den Fördertag 29 401 angefordert, 29 355 gestellt, also 46 weniger).

— Mit dem 1. November d. J. (nicht, wie die Zeitungen melden, schon mit dem 1. Oktober) gelangt die **Bahnsteigsperre** auch auf den im Grossherzogthum Hessen gelegenen Linien des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz zur Einführung.

— Am 1. Oktober d. J. wird die Theilstrecke **Landsberg in Ostpr.-Heilsberg** der vollspurigen Nebenbahn Zinten-Rothfliess (Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr.) mit der Haltestelle Sallwarschienen und der Station Heilsberg für den Gesammtverkehr eröffnet.

— Am 1. Oktober d. J. wird die vollspurige **Nebenbahn Jablonowo-Riesenburg** (Eisenbahndirektionsbezirk Danzig) mit der Station Freystadt i. Wpr. und der Haltestellen Polken-Seeberg, Gr.-Plauth, Sawdin, Adlig-Schönau, Scharnhorst und Buchwalde i. Wpr. für den Gesammtverkehr eröffnet.

— **Kohlentransporte über die ostpreussische Südbahn.** Die Vertheuerung der polnischen Steinkohle hat die Einfuhr schlesischer Kohle nach Polen nicht unbedeutend gehoben. Wie dem „B. B.-C." mitgetheilt wird, tritt jetzt auch England als Kohlenlieferant auf. Die russische Südwestbahn hat in England grosse Kohlenlieferungen abgeschlossen und es werden für diese Bahn über die ostpreussische Südbahn (Pillau - Prostken) täglich 40 Wagen befördert; diese Transporte werden längere Zeit andauern. Wie verlautet, handelt es sich im vorliegenden Falle um etwa 4 000 Doppelladungen.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate August d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 603 km (August 1898 5 391 km) 3 468 717 Personen und 1 464 749 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 5 562 470 *M.*, aus dem Güterverkehre 8 003 318 *M.*, aus dem Gepäckverkehre 369 712 *M.* und aus dem Thiertransporte 292 413 *M.*, sohin zusammen 14 227 908 *M.* (gegenüber 13 766 953 *M.* im gleichen Monate des Vorjahres). Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. August d. J. bezifferte sich auf 95 356 113 *M.* (mehr gegen das Vorjahr um 3 975 987 *M.*).

— Am 23. d. Mts. fand auf der neuhergestellten **Theilstrecke der Bodenseegürtelbahn Lindau - Friedrichshafen** die in dem Staatsvertrage zwischen Bayern und Württemberg vom 31. Oktober 1895 vorgeschriebene technische Bereisung statt. Es betheiligten sich hieran Vertreter der beiderseitigen Staatseisenbahnverwaltungen. Das Ergebniss der Besichtigung sowohl der Strecke als auch der Stationen und Kunstbauten befriedigte in jeder Hinsicht und kann somit am 1. Oktober d. J. der Eröffnung des Betriebes auf der neuen Strecke entgegengesehen werden. Daselbst verkehren zunächst täglich vier Personenzüge und ein Güterzug in jeder Richtung, ferner ein Sonn- und Feiertagszug im Monate Oktober. Die Betriebsführung obliegt der bayerischen Staatsbahn.

— **Einführung neuer Gütertarife für die sächsischen Schmalspurbahnen.** Im Verkehr der sächsischen Schmalspurbahnen treten am 1. Oktober d. J. einige sehr bemerkenswerthe Aenderungen der Gütertarife ein. Zunächst werden gewisse Rohstoffe (Massenartikel) und zwar Düngemittel (auch Düngesalze und Düngekalk), Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe einschliesslich Stein- und Braunkoklen, Holz des Spezialtarifs III, Torfstreu, Erze, Schlacken, ferner Wegebaumaterialien, die auf den Vollspurbahnen bereits eine begünstigte Frachtberechnung geniessen, auch auf den schmalspurigen Strecken zu ermässigten Tarifen gefahren werden. Ferner wird im Uebergangsverkehr zwischen Voll- und Schmalspurbahn in zahlreichen Fällen dadurch eine für das Publikum günstigere Frachtberechnung erzielt werden, dass unter gewissen Voraussetzungen beim Wagenladungsverkehr nicht mehr, wie jetzt, für jeden schmalspurigen Wagen Fracht für 5 000 kg zu zahlen ist, sondern nur für das wirklich verladene Gewicht. Wenn z. B. eine Sendung von 8 000 kg Gewicht auf die Schmalspurbahn übergeht und auf zwei schmalspurige Wagen verladen wird, so wird die Fracht jetzt für 10 000 kg berechnet, künftig nur für 8 000 kg. Hiermit hängt die weitere Erleichterung zusammen, dass die Nebengebühren auf den Schmalspurbahnen nur die Hälfte der Nebengebühren auf den Vollspurbahnen betragen sollen, soweit sich die Nebengebühren tarifmässig nach der Zahl der verwendeten Wagen berechnen und es sich um Wagen von nur 5 000 kg Ladegewicht handelt. Als besonders wichtig ist schliesslich die Beseitigung der Agenturgebühren zu erwähnen. Wie bekannt, haben die Versender und Empfänger auf zahlreichen, mit Beamten nicht besetzten Verkehrsstellen der Schmalspurbahnen für die Bemühungen der auf diesen Stationen thätigen Güteragenten Gebühren zu entrichten. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich nun entschlossen, diese Kosten zu übernehmen, so dass die Versender und Empfänger hiervon ab 1. Oktober d. J. befreit bleiben. Es entsteht der Staatseisenbahnverwaltung allein durch die Uebernahme der Agenturgebühren ein jährlicher Kostenaufwand von 65 000 *M.* Uebrigens tritt die gleiche Maassregel auf den mit Güteragenten besetzten Stationen der vollspurigen Bahnen ein. („Dresd.-Ztg.")

— Am 1. Oktober d. J. wird die **Nebenbahn Königsbrück-Schwepnitz** (sächsische Staatseisenbahnen) mit den Stationen Königsbrück, Weissbach bei Königsbrück, Schmorkau bei Königsbrück und Schwepnitz dem Betriebe übergeben werden.

— Nach den nunmehr zum Abschluss gekommenen Verhandlungen zwischen den am **Nord-Südexpresszug** betheiligten Eisenbahnverwaltungen und der internationalen Schlafwagengesellschaft verkehrt dieser Zug vom 1. Oktober d. J. ab auf der Strecke Berlin-Verona in folgender Fahrordnung:

| | | | Station | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| $10.^{15}$ | ab | ↓ | Berlin Anh. Bhf. | ↑ | an | 8.15 |
| $12.^{35}$ | „ | | Leipzig bayer. Bhf. | | ab | $5.^{55}$ |
| 8.50 | „ | | München | | „ | $10.^{04}$ |
| 3.11 | „ | | Bozen | | „ | 3.07 |
| $6.^{03}$ | an | ↓ | Verona | ↑ | ab | 12.00 |

Vom 8. November d. J. an wird der Expresszug zwischen Verona und Mailand und vom 4. November d. J. ab zwischen Mailand und Verona täglich gefahren und zwar Verona ab $6.^{15}$, Mailand an $8.^{50}$, in der Gegenrichtung Mailand ab 9.25, Verona an 11.45.

Wegen Weiterführung dieses Zuges über Genua an die italienische und französische Riviera bis Cannes sind bei der italienischen und französischen Mittelmeerbahn Verhandlungen im Gange, die jedoch noch nicht endgültig zum Abschluss gelangt sind, doch scheint Aussicht auf Durchführung des Zuges mit Beginn der Hauptreisezeit gegeben zu sein.

— **Einführung des Gütertransportes auf Berliner Strassenbahnstrecken.** Die Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg beabsichtigt auf ihrer elektrischen Strassenbahn Berlin (Wassmannstrasse) - Hohen-Schönhausen den Güterverkehr, zu dem die Gesellschaft durch Vertrag von 1898 berechtigt ist, aufzunehmen. Zur Durchführung dieses Projektes will die Gesellschaft einen Umladeplatz in der Virchowstrasse herstellen und letzteren mit ihrer Linie durch Einlegen von Schienen in der Virchowstrasse verbinden. Der Gütertransport soll sich auf Güter jeglicher Art erstrecken, insbesondere jedoch auf Baustoffe, landwirthschaftliche Produkte und andere Massengüter. Ferner beabsichtigt die Gesellschaft, an den Magistrat mit Vorschlägen für die Beförderung von Gras und sonstigen Erzeugnissen der Rieselgüter heranzutreten und zum Zwecke der Aufnahme dieser Art des Güterverkehres die Bahnanlage bis zu den städtischen Rieselfeldern fortzusetzen. Der Güterverkehr soll sich vorwiegend auf die frühen Morgen- und späten Abendstunden bezw. Nachtstunden, beschränken. Für den Massen- bezw. Wagenladungsgütertransport ist der Einheitstarif von 1 ₰ für das Centnerkilometer vorgesehen. Neben dem Güterverkehr beabsichtigt die Gesellschaft den Transport von Leichen und Leichenzügen aus dem am Friedrichshain gelegenen städtischen Krankenhause nach den an dem Wege nach Wilhelmsberg und Hohen-Schönhausen gelegenen Friedhöfen aufzunehmen.

— **Bayerischer Eisenbahnerverband.** Der Verbandssekretär hat im Auftrage der Vorstandschaft des bayerischen Eisenbahnerverbandes zwei Denkschriften an die bayerische Kammer der Abgeordneten verfasst, wovon die eine sich über die Wohnungsverhältnisse der Bediensteten und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen verbreitet und die andere die Wünsche des statusmässigen Eisenbahnpersonals zur Regulirung des Gehaltsregulativs zur Sprache bringt.

Als Eingang zu ersterer Denkschrift ist darauf hingewiesen, dass die bestehenden Wohnungsverhältnisse der Arbeiter in Stadt und Land hinter den einfachsten Forderungen zurückstehen, die an eine menschliche Wohnung gestellt werden müssen, dass aber gerade die Wohnung einen schwerwiegenden Einfluss auf die Gesundheit, die Sittlichkeit und auf die Lebensbehaglichkeit des Volkes ausübe.

Sodann gibt die Denkschrift bekannt, dass — um nicht auf unfassbare Klagen und unbestimmte Wünsche angewiesen zu sein — der Verband genaue Erhebungen über die Wohnungsverhältnisse seiner Mitglieder angestellt habe; dies vollzog sich dadurch, dass der Verband 9000 sachentsprechende Fragebogen ausgab, von denen 4056, durch Ausfüllung beantwortet, zurückgelangten.

Bevor nun die Denkschrift an die Beschreibung der Wohnungen nach den gepflogenen Erhebungen selbst geht, stellt sie die Frage auf, „welche Forderungen an eine Wohnung zu stellen sind“ und beantwortet dieselbe dahin, dass jene Wohnungen für ungenügend erklärt werden müssen:

a) die nicht mindestens aus Wohn- und Schlafraum und kleiner Küche bestehen,
b) in denen nicht auf jede erwachsene Person mindestens 20, auf jedes Kind mindestens 10 cbm Luftraum entfallen,
c) denen nicht ein Raum (Keller oder Speicherantheil) zur Aufbewahrung von Geräthschaften, Holz usw. beigegeben ist,
d) bei denen die Wäsche in der Wohnung gewaschen werden muss und
e) die feuchte Wände oder rauchende Oefen haben.

Hieran reihen sich nun die Ergebnisse der Erhebungen und es sind die 4056 Wohnungsinhaber in folgende fünf Gruppen eingetheilt:

a) 544 sind Besitzer eines eigenen, zumeist kleinen Hauses, 8 Besitzer einer Herberge,
b) 349 sind im Genusse von Dienstwohnungen,
c) 2638 wohnen in Miethe,
d) 25 Familien und 227 Nichtverheirathete wohnen in Untermiethe und
e) 265 wohnen bei Eltern oder Geschwistern.

Auf Grund der Wohnungsverhältnisse dieser einzelnen Gruppen erörtert die Denkschrift sodann des längeren die Fragen:

a) wie wohnen die Hausbesitzer unter den bayerischen Eisenbahnern?
b) wie sieht es mit den Dienstwohnungen aus?
c) wie geht es den Eisenbahnern als Wohnungsmiethern? (nach einer beigegebenen Tabelle soll über die Hälfte der Miether für die ungenügenden Wohnräume 10 bis 25 % der Einnahme an Wohnungsmiethe zu entrichten haben),
d) wie wohnen die 25 Familien und 227 Unverheiratheten in After-(Unter-)miethe?

und kommt hierbei zu folgendem Ergebnisse:

„ein Viertel lebt in guten, ein weiteres Viertel in genügenden und zwei Viertel leben in äusserst gesundheitsschädlichen und sittengefährdenden Verhältnissen.“

Hierauf wirft alsdann der Verfasser der Denkschrift die Frage auf: „Was soll zur Abhilfe geschehen?“ und beantwortet diese folgendermaassen:

1. „der Bau von Dienst- und Arbeiterwohnungen soll seitens der königlichen Staatsregierung in grösserem Umfange als bisher in Angriff genommen werden“, und es stellt der Eisenbahnerverband — nachdem der Vorstandschaft desselben mitgetheilt worden, dass in das nächste Landtagsbudget eine grössere Summe zum Baue von Dienst- und Arbeiterwohnungen eingesetzt werde — dazu in einer Petition an den Landtag die Bitte, dass die von der Staatsregierung verlangte Summe bewilligt und nach Möglichkeit noch erhöht werde;
2. „die Summen zum Baue für Dienst- und Arbeiterwohnungen sollen einen ständigen Posten im Budget bilden“, welche Forderung damit begründet wird, dass das Wohnungsbedürfniss für alle Kategorien der niederen Bediensteten so gross sei, dass nicht stossweise Bewilligungen, sondern nur fortgesetzte planmässige Erbauung von Wohnhäusern, die sich auf viele Jahre hinaus erstreckt, Abhilfe schaffen könne;
3. „die genossenschaftliche Selbsthilfe zum Baue von Arbeiterwohnungen soll kräftig gefördert werden“, dementsprechend der bayerische Eisenbahnerverband in der richtigen Erkenntniss, dass hier Selbsthilfe sehr am Platze ist, bereits drei Baugenossenschaften ins Leben gerufen hat, während eine vierte im Werden begriffen ist.

Mit einem Appell an die Kammer der Abgeordneten, dieselbe möge mit kräftigem Muthe an die Wohnungsfrage der Bediensteten und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen herantreten, schliesst sodann der Verfasser seine umfangreiche Denkschrift.

— **Verurtheilung des Schriftleiters des „Weckruf“.** Wegen Beleidigung der Eisenbahndirektion Bromberg ist am 2. März vom Landgerichte Hamburg der Schriftleiter des „Weckruf“, eines sozialdemokratischen Blattes, zu drei Monaten Gefängniss verurtheilt worden. Seine Revision wurde vom Reichsgerichte als unbegründet verworfen.

— Der kürzlich verstorbene langjährige **Präsident der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, Mebes**, hat sich, wie man der „Köln. Ztg.“ aus Luxemburg schreibt, auch dort unvergessliche Verdienste erworben. Nicht allein hat sich unter seiner Leitung der Betrieb der Wilhelm-Luxemburgbahn, der unter der Verwaltung der französischen Ostbahngesellschaft vieles zu wünschen übrig liess, musterhaft gestaltet, auch den zahlreichen Mängeln des Netzes selber wurde in allen Beziehungen abgeholfen. Dabei kam er den von luxemburgischer Seite geäusserten Wünschen in grossherziger Weise entgegen und war stets bereit, den laut werdenden Klagen abzuhelfen. Während anfangs manche dem Betrieb durch das Reich mit bänglichen Gefühlen entgegensahen, kann man heute wohl sagen, dass dieser Betrieb im ganzen Lande keinen Gegner mehr hat. Die luxemburgischen Bahnbeamten insbesondere werden des Präsidenten Mebes noch lange ehrend gedenken. Er hatte der Bestimmung des zwischen dem Reich und Luxemburg abgeschlossenen Vertrages, wonach vorzugsweise luxemburgische Angehörige beim Bahnbetrieb angestellt werden sollen, die für Luxemburg günstigste Auslegung gegeben, so dass

heute fast ausschliesslich Luxemburger angestellt sind. Dabei sind die Gehälter für dortige Verhältnisse glänzend zu nennen und manche Beamte beziehen die Beträge, die sie unter der französischen Ostbahn in Franken bezogen, heute in Thalern.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Verkehrsunterbrechungen infolge der Hochwasserschäden.** Die Verkehrsstörungen, welche infolge der letzten Hochwasserschäden eingetreten sind, konnten bisher trotz der angestrengtesten Bemühungen nicht überall behoben werden. Auf den Staatsbahnstrecken Pöchlarn-Gamming, Ischl-Ebensee, Hüttau-Bischofshofen, Waidhofen an der YbbsHieflau, Hieflau-Eisenerz, Obernberg - Simbach auf der Ybbsthalbahn, dann auf Theilstrecken der Salzkammergutlokalbahn Ischl-Salzburg und der Steyrthalbahn ist noch immer der Gesammtverkehr eingestellt und werden noch Wochen vergehen, ehe es gelingen wird alle diese Strecken wieder fahrbar zu machen. Die Strecke Wien - Salzburg ist zwischen Enns und Kleinmünchen infolge Brückeneinsturzes unterbrochen, und ist der Personenverkehr nur durch Umsteigen ermöglicht. Soweit es angeht, wird selbstredend der Verkehr über Hilfswege geleitet und zwar Auslandssendungen insbesondere über Eisenstein und Passau. Ein starker Hilfsroutenverkehr bewegt sich auch über die Linien der österreichischen Südbahn. Die Störungen im Personen- und Güterverkehre auf den beiden Hauptlinien der westlichen Staatsbahnen Wien-Selzthal-Bischofshofen und Wien-Salzburg werden sich erklärlicher Weise für die Staatsbahnen auch in einem empfindlichen Einnahmenausfall fühlbar machen.

Der Verkehr der Orient- und Ostende-Expresszüge über die Hilfsroute St. Valentin, Gaisbach-Wartberg und Linz ist wiederhergestellt.

— Die der Aussig-Teplitzer Bahn gehörige **Lokalbahn Teplitz-Reichenberg** — bisher ist die Theilstrecke Settenz-Leitmeritz-Leipa-Niemes im Betriebe — entwickelt sich besser, als anfangs erwartet wurde. Insbesondere der Personenverkehr ist ein ganz befriedigender, und man nimmt an, dass nach Eröffnung der ganzen Linie bis Reichenberg auch der Frachtenverkehr eine erhebliche Steigerung erfahren wird, so dass zumindest die Befürchtung eines Betriebskostenabganges ausgeschlossen erscheinen dürfte. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre auf der genannten Lokalbahn werden sich voraussichtlich bereits in der nächsten Zeit dadurch günstiger gestalten, dass mit Beginn der Rübenernte ganz bedeutende Rübentransporte zu gewärtigen sind und überdies die Versorgung der Städte und Ortschaften bis Leipa mit Kohle für den Winter erfolgen wird. Im Vorjahre war der Bedarf an Winterkohle bereits vor der Betriebseröffnung der Theilstrecken bis Leitmeritz und Leipa gedeckt worden.

— **Verwendung blauen Lichtes zur Kennzeichnung der Stockgleisabschlüsse.** Der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wurde vom Eisenbahnministerium im Sinne des Entwurfes für die neue Signalordnung die nachgesuchte Bewilligung zur Verwendung von blauem Lichte bei Dunkelheit zur Kenntzeichnung der Stockgleisabschlüsse ertheilt.

— **Tarifermässigung auf der Wiener Tramway.** Im Hinblick auf den Wettbewerb der Wiener Stadtbahn soll, wie verlautet, demnächst eine Ermässigung der Tramwaytarife in den von der Stadtbahn konkurrenzirten Relationen vorgenommen werden. Der Wettbewerb der Wiener Stadtbahn hat sich für die Wiener Tramway viel einschneidender erwiesen, als ursprünglich vorausgesetzt worden war. Die Mindereinnahme betrug im Monat Juli 26 000 fl. und im Monat August 79 000 fl.

— Die Angelegenheit der **Einführung des elektrischen Betriebes** auf den Linien der **Neuen Wiener Tramwaygesellschaft** und der Ergänzung des gesellschaftlichen Netzes dürfte, nachdem die im Frühjahre behufs Prüfung der gesellschaftlichen Vorschläge in Angriff genommenen Vorarbeiten der technischen Organe der Gemeinde Wien durch andere wichtige Arbeiten, insbesondere durch die Verhandlungen mit der Bau- und Betriebsgesellschaft der elektrischen Strassenbahnen eine Unterbrechung erfahren hatten, nunmehr in Fluss kommen.

— **Ein vorzeitiges, von der Bahnverwaltung stillschweigend geduldetes Ueberschreiten der Bahngleise, macht die Verwaltung für daraus entstehende Unglücksfälle haftbar.** Den Obersten Gerichtshof beschäftigte vor kurzem folgender interessante Rechtsfall. Ein Reisender, welcher in einer Station den Zug verlassen hatte, wollte noch vor der Abfahrt des letzteren, wie er es — und zwar mit stillschweigender Duldung seitens der Bahnbediensteten — auch in früheren Fällen gethan hatte, auf einem die Gleise und den Bahnkörper übersetzenden Wege nach dem zur Station gehörigen Orte gehen, wurde jedoch, als er im Begriffe war das Gleis zu überschreiten, von einem in der Gegenrichtung verkehrenden Zuge erfasst und zur Seite geschleudert, wobei er schwere Verletzungen erlitt, denen er erlag. Der Oberste Gerichtshof erkannte die Bahnverwaltung als ersatzpflichtig. In der Urtheilsbegründung wurde insbesondere darauf verwiesen, dass es nach der Aussage mehrerer Zeugen in der betreffenden Station üblich war, dass die ankommenden Reisenden noch vor der Abfahrt des Zuges den Uebersetzungsweg betraten und dass diese Gewohnheit von seiten des Bahnpersonals nicht beanstandet wurde. Es hatte daher der Verunglückte auch an dem Tage, an welchem sich der Unfall ereignete, keinen Anlass, von dieser Gewohnheit abzugehen. Es wäre vielmehr Sache des Bahnpersonals gewesen, an jenem Tage, da der Zug aus der Gegenrichtung Verspätung und aussergewöhnlich zur Zeit der Ankunft des Personenzuges, mit dem der Verunglückte angekommen war, die Station noch nicht durchfahren hatte, die Reisenden schon beim Aussteigen aus den Wagen vor dem vorzeitigen Ueberschreiten des Bahngleises zu warnen.

Die Warnungsrufe des Wächters zur Zeit als der Verunglückte schon im Begriffe war, das Gleise zu überschreiten, können nicht als rechtzeitig ergangen angesehen werden, und es konnte auch gar nicht festgestellt werden, ob diese Rufe überhaupt gehört werden konnten.

Es kann demnach dem Verunglückten weder ein vorschriftswidriges Verschulden zur Last gelegt werden, noch auch in der Nichtbeachtung der Warnungsrufe und Achtungssignale ein unentschuldbares Verschulden desselben erkannt werden.

— Das ungarische Telegraphen - Korrespondenzbüreau brachte die Mittheilung, dass in den **Stahlhütten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft** die Arbeit ruhe, was seit 20 Jahren nicht der Fall gewesen sei. Zahlreiche technische Angestellte und Arbeiter der Gesellschaft müssten infolge dessen feiern. Auch solle angeblich demnächst der Betrieb in den Reschitzaer Stahl- und Walzwerken theilweise eingestellt werden, besonders die Fabrikation von Eisenbahnschienen, da die Gesellschaft keinerlei Aufträge habe.

Diese Meldung entspricht nicht den Thatsachen. Richtig ist es allerdings, wie u. a. die „Neue Freie Presse“ berichtet, dass die Eisenwerke in Reschitza die Herstellung von Schienen bedeutend einschränken müssen, denn die Gesellschaft hat keine nennenswerthen Aufträge auf solche. Der Vizinalbahnbau in Ungarn ist gegenwärtig sehr beschränkt und die ungarische Regierung versieht das Werk Reschitza mit keinen Schienenbestellungen, weil sie hierfür die eigenen Stahlwerke heranzieht. Dass ist indess weder ein neues Moment noch auch ein Faktor, welcher in seiner Wirkung auf die Staatseisenbahngesellschaft beschränkt bliebe. Auch die Schienenwalzwerke der Rima-Muranyer Gewerkschaft arbeiten nur in sehr beschränktem Umfange, weil auch bei ihnen Mangel an Aufträgen besteht. Dagegen sind die Stahlhütten und die Hochöfen in Reschitza beschäftigt, und wenngleich die Eisenkonjunktur in Ungarn keineswegs glänzend ist und die Preise auf einer sehr niedrigen Stufe verharren, so haben doch die Werke ziemlich ausreichende Aufträge. Der Rückgang der Schienenbestellungen in Reschitza macht sich übrigens schon seit mehreren Jahren fühlbar.

— **Betriebsergebnisse der ungarischen Staatsbahnen.** Nach dem Ausweise über die Roheinnahmen und -Ausgaben der ungarischen Staatskassen in der Zeit vom 1. April bis Ende Juni d. J. im Vergleich mit dem gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1898 betrugen die Einnahmen der ungarischen Staatsbahnen 23 147 109 (+ 590 379) fl. Die Ausgaben erhöhten sich in derselben Zeit um 1 068 852 fl. Ein Theil dieser Mehrausgaben entfällt auf die Wagenleihgebühren, und zwar aus dem Grunde, weil die Gebühren für die im Jahre 1898 entlehnten Wagen erst im Jahre 1899 zur Auszahlung gelangten; ein anderer Theil wurde durch die fortgesetzte Umgestaltung des Oberbaues durch Auswechselung der leichten gegen schwerere Schienen hervorgerufen; die ausserdem noch verbleibende Mehrausgabe ist die Folge des grösseren Verkehres und des Bahnnetzzuwachses. Im zweiten Vierteljahr 1899 wurden nämlich ungefähr 300 000 Zugkm mehr geleistet, als in der gleichen Zeit des Vorjahres, und das in Betrieb stehende Bahnnetz war um 372,7 km grösser als im Vorjahre.

— **Rückgang im Bau von Bahnen niederer Ordnung in Ungarn.** Der „Pester Lloyd“ weist auf den ausserordentlichen Rückgang in der Bauthätigkeit hin, welcher sich sowohl auf Privat- als auch auf öffentliche Bauten erstreckt. Insbesondere hat die Herstellung der Vizinal- und Sekundärbahnen nahezu ganz aufgehört. Während anderwärts der Bau von Eisenbahnen und Kanälen fieberhaft betrieben wird, herrscht in Ungarn auf diesem Gebiete nahezu vollständige Ruhe, und gerade dieser Mangel drückt in der Hauptstadt und in der Provinz die Ge-

werbe. Die Strenge, welche vor zwei Jahren ganz unvermittelt in Vizinalbahnangelegenheiten zur Anwendung gelangte, hat allerdings die Missbräuche, aber auch die Unternehmungslust beseitigt und sehen sich die ungarischen Eisenbahnunternehmer gezwungen, ihre Thätigkeit in das Ausland zu verlegen.

— **Frauen im Eisenbahndienste.** Der ungarische Handelsminister hat die in die Dienstpragmatik der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn aufgenommenen neuen Bestimmungen über die Anstellung von weiblichen Bediensteten genehmigt. Danach können Mädchen und kinderlose Wittwen zu „weiblichen Kanzleibeamten" fest angestellt und Mitglieder des Pensionsinstitutes werden. Die Eheschliessung wird als freiwilliger Austritt aus dem Dienste betrachtet. Ein Anstoss erregender Lebenswandel zieht die Entlassung nach sich.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die ungarischen Staatsbahnen.** Im Monat August hat die ungarische Staatsmaschinenfabrik 10 neue Lokomotiven abgeliefert. Durch diese Neueinlieferungen erhöhte sich der Bestand an Lokomotiven auf 2356 Stück. Neuerlich hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen weitere 15 Lokomotiven in Bestellung gebracht, desgleichen eine grössere Anzahl von Personenwagen. Die neu zu liefernden Personenwagen I./II. Klasse sind nach einem neuen Muster zu bauen und werden den Reisenden eine noch grössere Bequemlichkeit als die z. Zt. in Benutzung stehenden Wagen bieten.

— **Die Ausschmückung des Westbahnhofes in Budapest.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat einen ungarischen Maler damit betraut, für die Wände der Wartesäle des Westbahnhofes Bilder der hervorragenden Bäder Ungarns zu malen. Die 5 m langen und 2 m breiten Fresken sind sehr gelungen; sie stellen Siófok, Trencsén-Teplicz, Parád, Fenyöháza, Marillavölgy und Herkulesbad dar.

— Es wurde bereits mitgetheilt (vergl. Nr. 68 d. Ztg.), dass die ungarische Regierung den **Bau von 2000 Wohnhäusern für Arbeiter der ungarischen Staatsbahnen** in der Nähe von Budapest beschlossen habe. Diese Häuseranlage soll einen sich an die bisherigen Budapester Stadtbezirke anschliessenden neuen Bezirk bilden. Den bereits genehmigten Bauplänen zufolge ist, allerdings mit Vermeidung von Luxus, nicht nur den Bedürfnissen und Ansprüchen der verschiedenen Klassen der Bediensteten, sondern insbesondere den jetzigen Anforderungen der Gesundheitspflege Rechnung getragen. Der Bau der Häuser wird im Frühjahre des kommenden Jahres in Angriff genommen und während der Herbst- und Wintermonate die Anlage der Kanalisirung, elektrischen Beleuchtung, Wasseranlage usw. durchgeführt werden.

— Am 16. d. Mts. feierte der Generalinspektor und Vorstand des finanziellen Dienstes der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, **Regierungsrath Rimbök**, sein **40-jähriges Dienstjubiläum.** Er wurde aus diesem Anlasse von der Verwaltung und dem ihm unterstehenden Beamtenkörper beglückwünscht.

## Vereinsausland.

— Die **belgische Staatsbahnverwaltung** stellt der „Voss. Zeitung" zufolge jetzt **Versuche mit elektrisch betriebenen Eisenbahnzügen** auf den Strecken Antwerpen-Lierre und Antwerpen-Eeckeren an. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 75 km in der Stunde. Diese elektrischen Eisenbahnzüge, deren Ergebnisse sehr befriedigende sein sollen, sind mit elektrischen Scheinwerfern ausgestattet, die das Gleise auf einer Entfernung von 150 m beleuchten.

— **Böswillige Gefährdung eines Eisenbahnzuges.** Auf dem Bahnhof Saint Florentin (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) wurden, wie der „Köln. Ztg." aus Auxerre gemeldet wird, von Verbrecherhand Holzstücke in eine Weiche gezwängt, um diese unbrauchbar zu machen und so einen von Laroche nach Dijon fahrenden Schnellzug zur Entgleisung zu bringen. Glücklicherweise wollte der Bahnhofvorsteher einem neuen Beamten wenige Minuten vor Vorbeifahrt des Zuges die Einrichtung der betreffenden Weiche zeigen und entdeckte so deren Beschädigung. In grösster Hast gab er Haltezeichen, so dass der Maschinist des heranbrausenden, mit Reisenden überfüllten Zuges diesen noch mit der Luftbremse vor der gefährdeten Stelle anhalten konnte. Das Verbrechen muss wenige Minuten vor der Entdeckung geschehen sein, denn kurz vorher war noch ein anderer Zug unbehelligt durchgefahren.

— Der schweizerische Bundesrath hat in Bezug auf die **Güterbeförderung an den Sonntagen** während der diesjährigen Herbstzeit folgendes verfügt: 1. Während der Zeit vom 10. September bis 19. November d. J. wird den Verwaltungen des schweizerischen Wagenverbandes gestattet: a) am Sonntag Vormittag, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, an den Güterschuppen durch ihr Personal soweit nöthig gewöhnliche Frachtgüter ein- und auszuladen; b) an Sonntagen, den eidgenössischen Bettag ausgenommen, Güterzüge auszuführen, soweit dies zur Bewältigung des Verkehres sich als nothwendig erweist; c) den an Sonntagen verkehrenden Personenzügen mit Güterbeförderung (gemischte Züge) Güterwagen beizugeben, soweit für die Beförderung dieser Wagen kein Vorspann erforderlich ist. 2. Die Annahme und Ablieferung von Gütern an Sonntagen ist nicht gestattet, und es sind die Güterschuppen und Ausladepartien für das Publikum geschlossen zu halten. 3. Zufolge der zu 1. bewilligten Ausnahmen dürfen weder Ueberschreitungen der gesetzlichen Normalarbeitszeit noch Verkürzung der gesetzlichen Ruhepausen eintreten. 4. Sofern den Angestellten Freisonntage entzogen werden, sind dieselben bis Ende des Jahres wieder durch andere Freisonntage zu ersetzen. 5. Im Laufe des Monates Dezember haben die Bahnverwaltungen dem Eisenbahndepartement darüber Bericht zu erstatten, in welchem Umfange sie von den bewilligten Ausnahmen Gebrauch gemacht und in welcher Weise sie die unterdrückten Freisonntage ersetzt haben.

Der mitgetheilte Erlass zeigt, wie scharf die Bestimmungen über die Sonntagsruhe und die Normalarbeitszeit in der Schweiz gehandhabt werden und wie sorgfältig die dieserhalb von der Bundesgewalt geübte Aufsicht ist.

— Nach dem „Sole" macht sich neuerdings ein verstärktes Interesse geltend für den Bau der längst geplanten **Splügenbahn;** um so mehr als verlautet, es seien Bestrebungen im Gange zur Herstellung einer direkten Verbindung Bellinzona-Chur mit Durchbohrung des Lukmanier. Die italienische Regierung wendet diesen Vorgängen grosse Aufmerksamkeit zu, da das erstgenannte Projekt von grösster Bedeutung für das Land ist und jedenfalls auf lange Zeit begraben wäre, wenn letzteres vorher zur Ausführung gelangt. Beim Bau des Splügens — und das fällt besonders ins Gewicht — stehen ausserdem reiche Wasserkräfte zu Gebote, eine Linie Bellinzona-Chur würde sehr zum Schaden Italiens einen bedeutenden Handelsverkehr von demselben ablenken.

— Die italienisch-schweizerische Konferenz, die über die Behandlung von Post-, Telegraphen- und Zollfragen aus Anlass des Durchstiches des **Simplontunnels** berathen hat, hat ihre Arbeit beendigt. Endgültige Beschlüsse sind den beiderseitigen Regierungen vorbehalten. Es wird ein internationaler Bahnhof in Domodossola und in Brieg eine Zollstelle errichtet werden.

— In der Schweiz ist am 12. d. Mts. der Betrieb der **elektrischen Drahtseilbahn auf den Gurten**, den langen 861 m hohen Bergrücken südlich von Bern, eröffnet worden. Die Bahn erfreute sich schon in den ersten Tagen einer starken Benutzung.

— **Eisenbahnunfall bei Novi.** Den mannigfach verbreiteten Aberglauben, dass, sobald sich auf einer Bahn irgend ein grösserer Unfall ereignet, derselbe unfehlbar von einem zweiten und dritten gefolgt sein müsse, haben auch bei den italienischen Bahnen die Thatsachen bestätigt.

Nach dem vor kurzer Zeit in Campoligure vorgekommenen, von schweren Folgen begleiteten Zusammenstosse entgleiste bald in einem Tunnel der Linie Turin-Verona ein Eilzug unter ziemlich bedeutender Beschädigung des Bahnmaterials, aber ohne weiteren Schaden für Leben und Gesundheit des Bahnpersonals und der Reisenden. Vor einigen Tagen meldete der Telegraph leider wieder einen sehr schweren Unfall, der sich in Novi Ligure, wo sich die von Genua nach Mailand und Turin führenden Linien theilen, zugetragen hat. Der von Rom und Genua kommende Eilzug 2, an Novi um 4.31 früh, theilt sich dort und geht als Zug 2 nach Turin und als Zug 62 nach Mailand, letzterer Novi ab um 4.50. Das gleiche Fahrgleise des Zuges 62 wird mit einem Vorsprunge von 17 Minuten in entgegengesetzter Richtung von zwei Lokomotiven befahren, welche nach abgelegtem Dienste von Alessandria und Tartona kommend in den Lokomotivschuppen zurückkehren. So auch am Morgen des 17. September. Die beiden Lokomotiven fanden kein Haltesignal, fuhren in das betreffende Gleise ein und an der Weiche zur Lokomotivenhalle angelangt, fanden sie dieselbe geschlossen und versuchten durch wiederholtes Pfeifen die Aufmerksamkeit des Weichenwärters in der Centralstellwerkbude A zu erregen, aber ohne Erfolg. Die Maschinenführer wussten, dass sie auf dem Gleise waren, das der Mailänder Eilzug durchfahren musste, glaubten die Verzögerung ihrer Einfahrt in den Schuppen einer grösseren Verspätung des Eilzuges

zuschreiben zu müssen, verdoppelten aber ihre Aufmerksamkeit. Es regnete ziemlich stark, es herrschte sodann ein ziemlich dichter Nebel und es war dunkel wie mitten in der Nacht. Auf einmal gewahrten sie auf eine Entfernung von etwa 300 m durch den dichten Nebel die Laternen des Mailänder Zuges, der, eben von Novi abgefahren, mit voller Eilzuggeschwindigkeit gegen sie losfuhr. Sofort versuchten sie mit ihren Maschinen rückwärts zu fahren, hatten aber kaum 30 m zurückgelegt, als der Eilzug in die vordere Lokomotive hineinfuhr. Der Eilzug hatte auch die Gegenwart der Lokomotiven bemerkt; aber die durchgehende Bremse konnte nicht ihre volle Wirkung ausüben wegen der durch die Feuchtigkeit schlüpfrig gewordenen Räder und Klötze. Durch das Bremsen und durch die Rückwärtsbewegung der Maschinen wurden die Folgen etwas abgeschwächt, waren aber trotzdem sehr schwere. Die drei Lokomotiven erlitten sehr starke Beschädigungen, besonders die des Eilzuges. Der Gepäckwagen und der vorderste Personenwagen, ein Wagen II. Klasse, wurden aber buchstäblich zertrümmert. Bei diesem Unfalle ist ein Menschenleben zu beklagen und 19, zum Theil sehr schwer Verwundete; unter den Verwundeten befinden sich auch die Führer der Lokomotiven, welche besser wegkamen als zu erwarten gewesen wäre. Die Verwirrung und der Schrecken der Reisenden, welche grösstentheils sich im tiefsten Schlaf befanden, lässt sich leicht denken. Hilfeleistung für die Verletzten war sofort zur Stelle. Rühmlich muss des Verhaltens der Führer der beiden Maschinen Erwähnung gethan werden, welche, trotzdem sie sich bewusst waren, einer schweren Lebensgefahr entgegenzugehen, doch auf ihrem Platze ausharrten und alles thaten, um den Unfall zu mildern.

Ueber die Ursache dieses Unglückes liess sich bis jetzt folgendes feststellen. Der Wärter des Centralweichenstellwerks in Bude A, welcher seit 11 Stunden sich im Dienste befand, scheint aus Ueberanstrengung oder aus Fahrlässigkeit die Anwesenheit der beiden Lokomotiven auf dem Fahrgleise des Eilzuges vollständig übersehen und so dem Eilzuge freie Fahrt gegeben zu haben. Dieser Wärter, welcher in Haft genommen wurde, entschuldigt sich damit, dass er für gewöhnlich telephonisch von der Station Novi Anweisungen über die Einfahrt von Lokomotiven erhielte, und dass dies am Unglücksmorgen unterblieben sei.

Diese wiederholten Unglücksfälle haben gegen die Bahnverwaltung eine gewisse Erbitterung hervorgerufen, welche in einigen Zeitungen in übertriebener Weise ihren Widerhall findet. Ob und welche Schuld an diesem Unfall die Bahnverwaltung wegen angeblichen Mangels an Personal und zu langer Arbeitsdauer trifft, werden die eingeleiteten Untersuchungen des Gerichts, des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und der Bahnverwaltung ergeben.*)

— **Amerikanische Lokomotiven in Grossbritannien.** In der Monatsschrift „Cassier's Magazine" werden ausführlich die Gründe erörtert, welche die Midland Eisenbahn veranlasst haben, 60 Lokomotiven in Amerika zu bestellen. Es heisst dort: „Trotz der 2 720 Lokomotiven, welche genannte Eisenbahn besitzt, reichten zu Anfang des Jahres die zur Verfügung stehenden Zugmittel nicht mehr aus, man schrieb daher eine Lieferung von 20 Stück in England aus, erhielt indess den Bescheid, dass die dortigen Fabriken die erste Maschine nicht vor Ablauf von 15 Monaten zu liefern in der Lage wären, wobei man ausserdem nach den gemachten Erfahrungen noch mit Ueberschreitung der Lieferfristen rechnen musste. Dagegen erklärten sich amerikanische Fabriken zur Beschaffung des Gesammtlooses in vier Monaten bereit. Da die englische Eisenbahngesellschaft die Lieferung sehr eilig hatte, so vergab sie die Bestellung nach Amerika, und zwar je zur Hälfte an die Baldwin und die Schenectady Works. Mittlerweile sind 10 Maschinen in Manchester angekommen. Sie sind nach einer in Amerika vielfach verbreiteten Bauart, dem dort sog. ‚Mogul-Type' gefertigt. Sie haben aussenliegende Cylinder und dreifach gekuppelte Achsen, wie die unsrigen, unterscheiden sich aber sonst in mancher Hinsicht von der bei uns gebräuchlichen Bauart. So haben sie an Stelle der bei uns allgemein üblichen Feuerbuchsen aus Kupfer solche aus Flusseisen, gänzlich andere Rahmen sowie Lagerung und Vertheilung des Gewichts; hinsichtlich der Herstellung und Bearbeitung der einzelnen Theile sind sie im allgemeinen einfacher und daher auch billiger in der Fabrikation. Mehrere der Maschinen laufen bereits, und wir werden wohl über Vergleiche mit den englischen Lokomotiven hören. Es werden die Ergebnisse für uns um so mehr Interesse bieten, als bei uns, wie wir vernehmen, eine Enquête über die Vorzüge und Nachtheile der amerikanischen Bauart im Verhältniss zu der unsrigen gegenwärtig im Gang ist."

---

*) Anm. d. Schriftl. Der obige Bericht lässt bezüglich der Handhabung des Betriebes auf dem Bahnhof Novi eine Reihe von Fragen unaufgeklärt; wir hoffen hierüber demnächst weiteres mittheilen zu können.

— **In Russland** sind die Versender und Empfänger der Güter in Bezug auf die schnelle und pünktliche Erfüllung ihrer in der Regel sehr berechtigten Wünsche und Forderungen nicht verwöhnt. Wenn ihnen dennoch gelegentlich die Geduld reisst, dann muss es schon sehr arg kommen. Ein Beispiel hierfür sind die Klagen über die ungebührlichen Verzögerungen, die die Erledigung der **Reklamationen wegen zuviel erhobener Frachtzahlung** erleiden. Die Klagen über die eingerissenen Missbräuche häuften sich s. Z. so sehr, dass die Abtheilung für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium, um den offenbaren Missbräuchen ein Ende zu machen, im Jahre 1894 eine Verordnung erliess, deren Zweck es war, bestimmte Fristen festzusetzen, innerhalb welcher die Reklamationen erledigt werden mussten. Gleichzeitig wurden die Betriebsdirektoren und die übrigen maassgebenden Dienststellen besonders auf die strenge Beachtung der Verordnung aufmerksam gemacht. Der Kommerzabtheilung des Departements für Eisenbahnangelegenheiten beim Finanzministerium sollten dann übrigens noch jedes halbe Jahr Berichte über den Fortgang der Erledigung der Reklamationen betreffend Frachtüberhebungen vorgelegt werden, um eine Kontrole führen zu können. Aber alle diese löblichen Absichten der Regierung scheiterten, wie so häufig in Russland, an dem passiven Widerstande und vielfach an dem bösen Willen der Betheiligten niederen Dienststellen, die ohne persönliches Interesse an dem Fortgange der Reklamationen, dieselben einfach liegen lassen. Der Begriff „Diensteifer nur um der Sache willen" fehlt dem russischen mittleren Beamten vollständig. Fünf Jahre sind nun bereits seit dem Erscheinen der gedachten Verordnung vergangen, und doch hat sie bei vielen Bahnen noch nicht Anwendung gefunden. Am häufigsten laufen Beschwerden über die Gesellschaft der Südosteisenbahnen wegen Nichterfüllung der vorgeschriebenen Regeln ein. Diese Gesellschaft lässt, wie die „Birsh. Wedomosti" mittheilen, Gesuche um Rückerstattung von Frachtüberhebungen jahrelang unerledigt bei sich liegen. So sind seitens der Verwaltung der Südostbahnen zwei von dem Bevollmächtigten einer metallurgischen Gesellschaft am 12. Dezember 1897 und 27. Januar 1898 eingereichte Gesuche um Rückgabe von über 3 000 R. z. Z. noch nicht entschieden worden. Der Reklamant hat im Laufe der Zeit an die genannte Bahnverwaltung 22 Gesuche um schnellere Durchsicht seiner Klage gesandt und die einzige Folge davon ist, dass die Verwaltung erklärt hat, die Durchsicht sei darum nicht erfolgt, weil die nöthigen Daten fehlten. Der Reklamant aber hatte gleichzeitig mit seiner Reklamation auch alle nöthigen Dokumente eingereicht.

Wenn wir natürlich den „Birsh. Wedomosti" die Verantwortung für die Einzelheiten des speziellen Falles überlassen müssen, so kann dennoch das Wesentliche an der Sache, nämlich die unverzeihlich lange Verzögerung in der Erledigung von Frachtreklamationen nur bestätigt werden, denn deutsche Reklamanten leiden darunter ganz ebenso wie russische, nur dass ersteren eine derartige Geschäftsbehandlung ungewohnter und daher noch empfindlicher ist. Im übrigen muss fast die Befürchtung ausgesprochen werden, dass weder Klagen der geschädigten Reklamanten, noch die Bemühungen der höheren Vorgesetzten oder Verordnungen der Regierung an dem Zustande viel zu ändern vermögen, weil die Sache tiefer liegt, als dass man ihr durch Verordnungen beikommen kann. So lange der Bildungsstand der mittleren Beamten nicht gehoben wird und so lange nicht diese Klasse von Beamten wirthschaftlich besser gestellt wird, wird wohl schwerlich eine merkbare Veränderung zum Besseren eintreten und alle ernstlichen und redlichen Bemühungen der Verwaltung werden eben an der Gleichgültigkeit der ausführenden Stellen scheitern.

— Vom 1. Januar bis Ende April betrugen die **Gesammteinnahmen der Eisenbahnen Russlands** mit Ausnahme der Zufuhr- und Kleinbahnen 139 238 739 R. (hiervon entfallen auf die Staatseisenbahnen 96 009 442 R. und auf die Privateisenbahnen 43 229 297 R.) gegen 132 925 367 R. in den ersten vier Monaten 1898 (Staatseisenbahnen 92 903 815 R., Privateisenbahnen 40 021 552 R.). Der Gütertransport aller Eisenbahnen betrug 1 984 543 000 Pud (= 32 506 814 t) gegen 1 869 543 000 Pud (= 30 613 114 t) in 1898. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 21 190 195 gegen 19 823 017 in 1898. Die Wersteinnahme der Staatseisenbahnen ist um 1,3 % gestiegen, die der Privateisenbahnen um 3,2 % zurückgegangen. Die Betriebslänge der Eisenbahnen betrug Ende April d. J. 37 189 Werst gegen 35 340 Werst Ende April 1898. Die Eisenbahnen des asiatischen Russlands, welche zum 30. April d. J. eine Länge von 4 565 Werst (30. April 1898 3 553 Werst) aufwiesen, ergaben im April eine Einnahme von 808 907 R. gegen 1 226 309 R. in derselben Zeit 1898, und für das erste Halbjahr 1899 eine Einnahme von 5 741 134 R. gegen 5 907 394 R. 1898. Die Zahl der beförderten Reisenden betrug 337 311 gegen 284 753 im Jahre 1898, Güter wurden befördert 22 141 000 Pud (= 362 669 t) gegen 22 079 000 Pud (= 361 653 t) im Jahre 1898.

— **Die Ausfuhr schlesischer Kohlen nach Russland** zeigt eine erhebliche Zunahme. Es kommen in letzter Zeit, wie der „Deutschen St. Petersburger Zeitung“ aus Warschau berichtet wird, täglich 20 bis 30 Wagenladungen schlesischer Kohlen dort an, während früher, abgesehen von den zur Leuchtgaserzeugung bestimmten Lieferungen, nur 5 Wagenladungen täglich für gewisse besondere Fabrikationsbedürfnisse eingeführt wurden. Es hängt dies hauptsächlich mit den augenblicklichen Produktionsstockungen in russischen Kohlengruben zusammen, die ihrerseits durch Arbeitermangel infolge von Streikes hervorgerufen sind. Dies sowie auch andere Ursachen, wie der vermehrte Kohlenbedarf der russischen Industrie und die Einführung der Kohlenfeuerung auf russischen Bahnen, haben zu einer bedeutenden Steigerung des Kohlenpreises geführt. Im vorigen Jahre hat die deutsche Kohlenausfuhr nach Russland 463 334 t im Werthe von 4 400 000 ℳ betragen gegen 333 973 t (3 500 000 ℳ) im Jahre 1897 und 258 805 t (2 100 000 ℳ) im Jahre 1896. Die diesjährige Ausfuhrziffer dürfte wesentlich höher werden, und es ist zu hoffen, dass damit eine dauernde Hebung der schlesischen Kohlenausfuhr nach Russland verbunden sein wird.

Wie aus dem Schlusssatze der Mittheilung entnommen werden kann, wird die schlesische Kohle in den polnischen Industriebezirken geschätzt. Namentlich wird wohl auch der Umstand dazu beitragen, dass sie leichter erhältlich ist, als die Donezkohle, deren Bezug unter der steten Leistungsunfähigkeit der in Frage kommenden Bahnen leidet, so dass nie mit Gewissheit darauf gerechnet werden kann, die Kohlen zu einer im voraus bestimmten Zeit zu erhalten.

— **Verstaatlichung russischer Eisenbahnen.** Die Iwangorod-Dombrowo-Bahn wird demnächst in den Besitz des Staates übergehen und der Gruppe der Weichselbahnen zugezählt werden, während die Warschau-Terespoler Linie, die bisher einen Bestandtheil der letzteren bildete, der Moskau-Brest-Bahn einverleibt werden wird.

— Eine **aufregende Scene** spielte sich auf einem der Züge der **Newyorker Hochbahn** ab, die nach Coney Island mit elektrischer Kraft befördert werden. An jedem Wagen sind, wie die „Newyorker Staatsztg.“ ausführt, Motoren angebracht, die auf zweifache Weise die Stromzufuhr erhalten. So lange die Wagen auf der Hochbahnstrecke fahren, saugen sie mittelst Metallbürsten den elektrischen Strom von der dritten, als Leitungsmedium dienenden Schiene auf. Erst wenn der Zug auf die Ebene der Strasse herabfährt, wird das dritte Schienensystem durch die übliche Zuleitung der Trolleybahnen ersetzt. In einem Wagen brannte nun plötzlich die sogenannte „Fuse“ im Motorkasten aus. Diese „Fuse“, eine schwache Spiralfeder oder ein Metallstück, dient als automatische Kontrole der Stromzufuhr. Ist nämlich der elektrische Strom aus irgend welchen Ursachen so stark geworden, dass er den Mechanismus des Motors gefährden könnte, so bringt er die „Fuse“ zum Schmelzen, und die Stromzufuhr ist sofort unterbrochen. Das bei diesem Vorgange entstehende prachtvolle Funkensprühen und Aufleuchten eines blendend weissen Lichtes hat gewiss schon jeder beobachtet, der jemals „Trolleycars“ im Betrieb gesehen hat. Dieses Mal blieb es aber nicht beim pyrotechnischen Schauspiel, sondern die sprühenden Funken der schmelzenden „Fuse“ setzten das ausgetrocknete, durch die Wagenschmiere besonders leicht brennbar gewordene Holz des Wagens in Brand, und im nächsten Augenblick war der untere Theil des Wagens ein einziges Flammenmeer. Einige Sekunden lang fuhr der Zug wie in einem Feuermeer dahin, Flammen zuckten zwischen den Rädergestellen hervor, ein weisslicher, stinkender Dampf wallte an den Wagenrädern empor, bis plötzlich der Zug mit einem Ruck zum Stehen kam, so dass die Passagiere tüchtig zusammengerüttelt wurden. Es folgten nun Scenen der greulichsten Verwirrung. Alles drängte aus dem brennenden Wagen nach hinten, aber auch dort lauerte die Gefahr, denn das Feuer war auch auf den vierten und letzten Wagen übergesprungen und frass mit unheimlicher Geschwindigkeit weiter, und es schien, als ob der ganze Zug dem Untergange geweiht wäre. Man vergegenwärtige sich die Lage: 50 Fuss hoch über der Strassenebene, mitten auf der Strecke, die neben dem Gleise dem Fuss nur einen schmalen, für mit Schwindel behaftete Menschen ganz unpassirbaren Brettersteg bietet, steht ein Zug in Flammen, dichter Rauch versperrt die Aussicht, knisternde Flammengarben sprühen ringsum und setzen die Sonnendächer der Häuser an beiden Strassenseiten in Brand, und in diesem Chaos rangen 80 bis 100 Personen die Hände und kämpften mit der Kraft der Verzweiflung gegen die wenigen besonnen gebliebenen an, die in dem allgemeinen Schrecken nur einen Gedanken festhielten: Niemand darf jetzt in der furchtbaren Verwirrung hinaus, denn die leiseste Berührung der knapp am Geleise hinführenden dritten Schiene bedeutet den sicheren Tod! In diesen Augenblicken der grössten Gefahr, des tollsten Wirrwarrs nahte die Hilfe. Drei Feuerspritzen kamen in tollem Laufe herangerast und bald rauschten gewaltige Wassermassen in die zischende Gluth, während die Reserven der benachbarten 5. Avenue Polizeistation in fliegender Hast dem brennenden Zuge zueilten, um ans Rettungswerk zu gehen. Und es gelang, alle Personen unverletzt in Sicherheit zu bringen.

## Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde am 12. d. Mts. widmete der Vorsitzende, Wirklicher Geheimer Ober-Baurath Streckert dem verstorbenen auswärtigen Mitgliede, früheren Präsidenten der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Wirklichen Geheimen Rath Mebes, der dem Verein 35 Jahre theils als einheimisches, theils als auswärtiges Mitglied angehört hatte, einen warmen Nachruf, und gedachte ferner des dem Verein durch einen plötzlichen Tod entrissenen Sekretärs Michaëls, der die Geschäfte in hervorragender und tadelloser Weise 20 Jahre lang geführt hatte, in besonders anerkennenden Worten.

Oberstleutnant Buchholtz sprach über das seiner Zeit von dem verstorbenen Präsidenten der schweizerischen Nordostbahn Guyer-Zeller entworfene Projekt einer Engadin-Orientbahn. Dasselbe umfasst eine neue Linie von Chur nach Meran, die eine bessere Verbindung zwischen der Schweiz und Tirol bezw. Oesterreich schaffen soll, als die bereits bestehende Arlbergbahn gewährt. Einen bedeutenderen Werth würde die Bahn noch gewinnen, wenn sie Anschlüsse nach Italien (Chiavenna) und Bayern (Garmisch-Partenkirchen) erhielte. Die Bahnlinie soll von Chur aufwärts durch das Rhein- und Albulathal über Thusis und Tiefenkasten nach dem Albulapass geführt werden, und nach dessen Durchtunnelung das Obere Engadin zwischen Samaden und Ponte erreichen, dieses abwärts bis Zernetz verfolgen und dann die Richtung über den Ofenberg und Münster nach Mals im oberen Vintschgau einschlagen, von wo durch das untere Vintschgau thalabwärts Meran erreicht werden würde. Zwischen den drei Thälern des Rhein-, Inn- und Etschgebietes würde die Bahn eine recht beträchtliche Zahl grossartiger Kunstbauten erfordern, unter anderen zwei Tunnels von 12 und 10,7 km unter dem Albula- bezw. Ofenbergpass, sowie künstliche Entwickelungen durch Schleifen und Kehrtunnels beim Aufstieg zum Albula und beim Abstieg vom Ofenbergpass. Auf schweizerischem Gebiete zwischen Chur und Münster würden die Herstellungskosten gegen 80 000 000 ℳ auf 134 km Länge, also für das Kilometer etwa 600 000 ℳ betragen. Durch den Tod seines hervorragendsten Vertreters, Guyer-Zeller, und die zur Ausführung vorbereitete Albulabahn dürfte die Verwirklichung dieses grossartigen Projektes bedeutend verzögert, wenn nicht ganz in Frage gestellt werden.

Der Vorsitzende machte hierauf eine kurze Mittheilung über den kürzlich von Seiten der Eisenbahnbrigade ausgeführten Bau einer für schwere Lokomotiven der Normalspur befahrbaren Feldeisenbahn mit Ueberbrückung der Oder südlich von Küstrin. Diese Brücke zwischen den Oderdeichen etwa 440 m lang mit einer Brückenrampe von etwa 170 m Länge, also über 600 m Gesammtlänge, ist aus in 4 m Entfernung eingerammten Pfahljochen gebildet und hat in der Mitte für die Oderschifffahrt eine 20 m weite Oeffnung, die durch einen Howe'schen Träger überspannt ist. Ohne jedwede Vorbereitung ist der Gesammtbau einschliesslich der zugehörigen mehrere Kilometer langen freien Bahnstrecke in drei Wochen tadellos hergestellt und hat die Brücke der Belastungsprobe vollkommen entsprochen.

Oberst Fleck berichtete sodann über den gegenwärtigen Stand der Bauten an der Ugandabahn in Britisch-Ostafrika auf Grund zweier offizieller Berichte an das englische Parlament. Von besonderem Interesse ist daraus zu erwähnen, dass diese Bahn, von Mombassa bis zum Viktoriasee etwa 900 km lang, nicht mit der Kapspur ($3^1/_2$ ' engl. = 1,067 m), sondern mit der Einmeterspur gebaut wird. Ende März d. J. hatte sie nach $3^1/_4$ jähriger Bauzeit etwa die Hälfte ihrer Länge in einer Meereshöhe von 1 600 m (400 m über dem Viktoriasee) erreicht. Ihre Fortsetzung wird noch grosse Geländeschwierigkeiten zu überwinden haben, da bis zum Viktoriasee zwei Gebirgskämme in der Höhe von 2 350 und 2 530 m — 1 000 bis 1 200 m höher als der höchste Eisenbahnübergang (Brenner Bahn) in den europäischen Alpen — mit einer dazwischen liegenden etwa 600 m tiefen Einsenkung überschritten werden müssen.

An die Mittheilungen schloss sich eine Besprechung über die Art der Bauausführung.

Am Schluss der Sitzung wurde in üblicher Abstimmung der Geheime Baurath Petri als ordentliches einheimisches Mitglied aufgenommen.

## Rechtsprechung.

**Berichtigung.** In Nr. 69 S. 1149 d. Ztg. wurde unter „Rechtsprechung I." auszugsweise aus der „Juristischen Wochenschrift" Nr. 63—67 von 1899 ein Fall mitgetheilt, in welchem der VI. Senat des Reichsgerichts unterm 6. Juli 1899 — unter Abänderung des Vorerkenntnisses — in Sachen der elektrischen Strassenbahn Breslau c/a. Kluger, Nr. 152/99 VI einen gegen die elektrische Strassenbahn gerichteten Entschädigungsanspruch für ein zerrissenes Kleid aberkannt hat, u. a. weil § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 auf Strassenbahnen keine Anwendung finde, wie derselbe Senat am 4. Mai 1891 schon einmal ausgesprochen habe.

Zur Vermeidung einer missverständlichen Auffassung sei hier ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass die Unanwendbarkeit des angeführten Gesetzes vom 3. November 1838 auf Kleinbahnen bekanntlich nach § 1 des Gesetzes vom 28. Juli 1892 über die Kleinbahnen zu deren Begriffsbestimmung gehört. Dass elektrische Strassenbahnen zu den Kleinbahnen gehören, folgt ebenfalls aus dem genannten Paragraphen ohne weiteres. Wenn beiläufig an die Wiedergabe des vorbesprochenen Erkenntnisses die Bemerkung geknüpft wurde, dass im Gegensatz zu der bisherigen Rechtslage nach dem „Bürgerlichen Gesetzbuche" die Strassenbahngesellschaft für die Handlungen ihrer Angestellten hafte, so hat lediglich der Gegensatz zu dem bisherigen Rechtszustand, welcher die Haftung der Gesellschaft in diesem Falle auf „culpa in eligendo" beschränkt, hervorgehoben werden, — keineswegs aber die schwierige Frage der Haftung der Kleinbahngesellschaften für die Handlungen ihrer Beamten nach dem „Bürgerlichen Gesetzbuche" erschöpfend erledigt werden sollen.

Eine Besprechung auch dieser Frage soll demnächst in ausführlicherer Weise erfolgen, wir beschränken uns für heute auf die Bemerkung, dass die Haftung der Kleinbahngesellschaften für die Handlungen ihrer Angestellten im „Bürgerlichen Gesetzbuche" nicht allgemein, sondern unter gewissen Voraussetzungen bei widerrechtlichen Schadenszufügungen der Angestellten ausgesprochen ist.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Verlegung des Eilgutverkehres von dem Bahnhofe Köln-Deutz nach dem Bahnhofe Köln-Deutz B. M.**

Am 4. November d. J. Abends wird der Bahnhof Köln-Deutz auch für den Eilgutverkehr und damit für den öffentlichen Verkehr überhaupt geschlossen und am 5. November d. J. der Bahnhof Köln-Deutz B. M. für den Eilgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Eilgütern in Köln-Deutz wird infolge dessen von dem letztgenannten Tage ab, ebenso wie die der übrigen Güter, nur noch auf Bahnhof Köln-Deutz B. M. erfolgen. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Köln in Nr. 73 — Inser.-Nr. 2527 — d. Ztg.)

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die an der Bahnstrecke Bentschen-Frankfurt a/O. zwischen den Stationen Stentsch und Schwiebus gelegene Haltestelle Koppen wird am 1. Oktober d. J. für die Abfertigung von Personen, Gepäck-, Stück- und Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Leichen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neu-Trebbin und Letschin an der Bahnstrecke Eberswalde-Wriezen a/O.-Frankfurt a/O. gelegene Haltestelle Sietzing, welche bisher nur dem Personenverkehre diente, für den Gesammtverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Eisenbahndirektion Stettin in Nr. 73 — Inser.-Nr. 2522 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Grünberg i/Schl. und Nittritz an der Bahnstrecke Glogau-Reppen gelegene Haltepunkt Polnisch-Kessel, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehre diente, wird am 1. Oktober d. J. auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

**Aenderung von Stationsnamen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der Station Pauten an der Strecke Marienbad-Karlsbad wird vom 1. Oktober d. J. ab in Einsiedl-Pauten abgeändert werden.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3626 vom 19. September d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.**

Berichtigung zu dem vom 1. August 1899 gültigen Nachtrage I des Tarifes, Theil II, Heft 1 für den galiz.-ung. Gemeinschaftsverkehr.

Zum obbezeichneten Nachtrage gelangt ein Berichtigungsblatt zur Ausgabe.

Dasselbe enthält die Berichtigung eines Frachtsatzes sowie Berichtigungen von Stationsnamen.

Exemplare des Berichtigungsblattes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 19. September 1899. (2551)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Oktober d. J. werden nachstehende Strecken dem öffentlichen Verkehr übergeben:

1. die Vollbahn Morgenroth-Borsigwerk,
2. die Vollbahn Morgenroth-Beuthen O. S. E. unter theilweisem Abbruch der bisherigen gleichen Verbindung,
3. die Nebenbahn Jellowa-Kreuzburg O/S.

Die erstgenannte Bahn dient nur dem Güterverkehr, während auf den beiden anderen Bahnen Personen- und Güterbeförderung stattfindet.

An der Strecke Morgenroth-Borsigwerk liegt keine Verkehrsstelle, dagegen an der Strecke Morgenroth-Beuthen O. S. E. in der Richtung von Morgenroth der neue Haltepunkt Orzegow und der bereits an der Strecke Oppeln-Beuthen O. S. E. bestehende Bahnhof III. Klasse Bobrek. Letzterer erhält für die neue Strecke nur die Befugniss zur Abfertigung von Personen und Gepäck, desgleichen der neue Haltepunkt mit der Einschränkung, dass das Gepäck nachträglich auf der Bestimmungsstation abgefertigt wird.

An der Strecke Jellowa-Kreuzburg O/S. liegen in der Richtung von Jellowa die Haltestellen Podewils, Laskowitz O/S., Thule und Borkowitz. Die Haltestelle Thule erhält die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren. Dagegen bleiben Sprengstoffe und schwere Fahrzeuge, welche nur von der Stirnseite der Wagen ver- und entladen werden können, von der Annahme und Ausgabe ausgeschlossen.

Die Haltestellen Podewils, Laskowitz O/S. und Borkowitz werden nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr mit der Maassgabe eingerichtet, dass der Fahrkartenverkauf durch den Zugführer erfolgt, die Abfertigung des Gepäcks nachträglich auf der Bestimmungsstation stattfindet, und Wagenladungen nach den drei Haltestellen nur frankirt, von denselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme, aufgeliefert werden dürfen. Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleiben von der Annahme und Ausgabe im Verkehr mit diesen drei Stationen ausgeschlossen.

Ausserdem wird von Borkowitz und Laskowitz O/S. die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zugelassen.

Die Bahn Jellowa-Kreuzburg O/S. wird der Betriebsinspektion Oppeln 2, Verkehrsinspektion Oppeln, Maschineninspektion Kreuzburg O/S. und Werkstätteninspektion Gleiwitz, die Bahn Morgenroth-Borsigwerk und Morgenroth-Beuthen O. S. E. der Betriebsinspektion Beuthen O/S. 1, der Verkehrsinspektion Kattowitz, der Maschineninspektion Kattowitz und der Werkstätteninspektion Gleiwitz unterstellt.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der auf den Strecken Morgenroth - Beuthen O. S. E. und Jellowa-Kreuzburg O/S. dem Personenverkehr dienenden Züge sind aus den Aushangfahrplänen zu ersehen. An Fahrkarten gelangen nur solche II. bis IV. Klasse zur Ausgabe.

Soweit für den Verkehr der Stationen Podewils, Laskowitz O/S., Thule und Borkowitz unter einander und mit den übrigen preussisch - hessischen und den oldenburgischen Staatsbahnen bis zum 1. Oktober d. J. keine Tarifnachträge mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen zur Ausgabe gelangen, findet die Frachtberechnung folgendermaassen statt:

a) im Verkehr der Stationen der Strecke Jellowa-Kreuzburg O/S. unter einander nach Maassgabe folgender Kilometerentfernungen:

| | Podewils | Laskowitz O/S. | Thule | Borkowitz | Kreuzburg O/S. |
|---|---|---|---|---|---|
| Jellowa . . . . | 5 | 9 | 11 | 19 | 26 |
| Podewils . . . . | — | 4 | 6 | 14 | 21 |
| Laskowitz O/S. . | — | — | 3 | 11 | 17 |
| Thule . . . . . | — | — | — | 9 | 15 |
| Borkowitz . . . | — | — | — | — | 7 |

b) im Verkehr mit den übrigen preussischen, den preussisch-hessischen und den oldenburgischen Staatsbahnen nach Maassgabe der niedrigsten Gesammtentfernungen, die sich durch Anstoss folgender Kilometerzuschläge an die für Jellowa oder Kreuzburg O/S. bestehenden Entfernungen ergeben:

| | Zuschlag von Kilometer an | |
|---|---|---|
| | Jellowa | Kreuzburg O/S. |
| Podewils . . . . | 5 | 21 |
| Laskowitz O/S. . . | 9 | 17 |
| Thule . . . . . | 11 | 15 |
| Borkowitz . . . . | 19 | 7 |

Kattowitz, den 20. Sept. 1899. (2552)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Am 1. Oktober d. J. wird die 33 km lange Theilstrecke Bünde-Rochden der Neubaustrecke Bünde - Sulingen-Bassum als vollspurige Nebenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und mit dem Eröffnungstage in den Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Münster übergehen.

An der zur Eröffnung kommenden Theilstrecke befinden sich die Bahnhöfe III. Klasse Lübbecke und Rahden, die Haltestellen Bieren-Rödinghausen, Holzhausen (Westfalen) und Gestringen, welche sämmtlich für den Personen- und Gepäckverkehr, den gesammten Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen und lebenden Thieren mit der Einschränkung eingerichtet werden, dass die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffsendungen auf sämmtlichen Stationen ausgeschlossen ist.

Feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung befinden sich auf den Stationen Lübbecke, Rahden, Holzhausen (Westfalen) und Gestringen, während auf der Haltestelle Bieren-Rödinghausen nur eine fahrbare Rampe zur Viehverladung vorhanden und daher die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Die an der neuen Strecke befindlichen Haltepunkte Holsen, Neue Mühle und Blasheim dienen nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preussischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in den Verkehrsbüreaus in Münster und hier und durch die Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Hannover, den 23. September 1899. (2553)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Essen Hauptbahnhof - Bochum Süd zwischen Essen Hauptbahnhof und Steele Nord belegene Haltepunkt Steele West für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Essen 4,7 und von Steele Nord 1,2 km.

Welche Züge in Steele West halten werden, ist aus dem diesseitigen Aushangfahrplan ersichtlich. Direkte Personen- und Gepäckabfertigung von und nach Steele West findet in demselben Umfange wie im Staatsbahnverkehr mit Steele Nord statt.

Die Tarifsätze sind in unserem Verkehrsbüreau zu erfahren.

Essen, den 20. September 1899. (2554)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Strecke Oberhausen-Emmerich zwischen Wesel und Mehrhoog belegene Haltepunkt Diersfordt für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung beträgt von Wesel 7,8 und von Mehrhoog 4,7 km.

Welche Züge in Diersfordt halten werden, ist aus dem diesseitigen Aushangfahrplan vom 1. Oktober d. J. ersichtlich. Direkte Personenabfertigung findet von und nach Diersfordt nach und von den Stationen der Strecken Oberhausen-Emmerich, Venlo-Wesel-Winterswyk und Wesel-Haltern statt. Gepäck wird nur zur Nachabfertigung angenommen.

Die Tarifsätze sind in unserm Verkehrsbüreau zu erfahren.

Essen, den 19. September 1899. (2555)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Am 1. Oktober d. J. wird die Haltestelle Oberwinter, zwischen Rolandseck und Remagen gelegen, für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Im Fahrplan vom 1. Oktober d. J. sind diejenigen Züge angegeben, die in Oberwinter anhalten.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Köln, den 19. September 1899. (2556)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Eröffnung der Station Polnisch-Kessel für den Güter- und Viehverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Grünberg i/Schl. und Nittritz an der Bahnstrecke Glogau-Reppen gelegene Haltepunkt Polnisch-Kessel, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Polnisch-Kessel in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahnviehtarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 18. September 1899. (2557)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Güterverkehr.

**Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (Gruppen V/VIII).**

Am 1. Oktober d. J. tritt ein Tarifnachtrag I in Kraft. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für die neu eröffnete Station Oberwinter des Direktionsbezirks Köln sowie anderweite zum Theil ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationsverbindungen. Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst zum 15. November d. J. Wirksamkeit. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen, bei denen der Nachtrag auch von den Inhabern des Haupttarifs unentgeltlich zu beziehen ist.

Köln, den 19. September 1899. (2558)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).**

Am 1. Oktober d. J. treten zum französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien) in Kraft: der Nachtrag V zum Theile I, Abtheilung A, vom 1. Februar 1893, der Nachtrag II zum Theile I, Abtheilung B, vom 1. Januar 1895, der Nachtrag IV zum Heft 1b vom Theile II vom 1. Januar 1895 und die Nachträge II zu den Heften 1c, 1d und 1e vom Theile II vom 1. Dezember 1896.

Es sind enthalten:

a) im Nachtrag V zum Theile I A Aenderungen und Ergänzungen des § 1 der Ausführungsbestimmungen und der Zusatzbestimmungen zu Artikel 3 des Reglements. Gemäss denselben werden Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten fortan zur direkten Beförderung als Frachtgut zugelassen;
b) im Nachtrag II zum Theile I B Bestimmungen über die Frachtberechnung für Kunstgegenstände, sowie für Waaren aller Art in Wagenladungen;
c) im Nachtrag IV zum Heft 1b Aenderungen der Abfertigungsbefugnisse für die Stationen Köln Bonnthor, Köln Deutz und Köln Süd;
d) im Nachtrag II zum Heft 1c Aenderung der Frachtsätze für Eilgüter in Schnellzügen nach Berlin Schles. Bhf., Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Liebenwerda und Pommerensdorf, sowie Ausdehnung des Ausnahmetarifs 12 für Lampencylinder nach Paris auf andere ordinäre gläserne Lampentheile (Glocken, Oelbehälter, Vasen [Füsse] und dergl.);
e) ein Nachtrag II zum Hefte 1d Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Meissen-Triebischthal und die oben bezeichnete Ausdehnung des Ausnahmetarifs 12;
f) im Nachtrag II zum Heft 1e Aufhebung der Frachtsätze für die Station Heidelberg-Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 23. September 1899. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 1. Oktober d. J. treten in Kraft:

1. Nachtrag I zum Tarifheft „Theil II", enthaltend Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

2. Nachträge V zu den Heften 1, 2, 3 und 4 und Nachtrag VI zum Heft 5 der Abtheilung A (Baden), enthaltend ausser bereits früher veröffentlichten Ergänzungen der Haupttarife ermässigte Entfernungen für die Stationen Ameln und Richterich Grenze des Bezirks Köln, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Neureuth und Rippberg der badischen Staatsbahn, Wengern des Bezirks Essen, anderweitige, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Adelsheim, Bödigheim, Boxberg-Wölchingen, Buchen, Eicholzheim, Eubigheim, Hainstadt, Osterburken, Rosenberg i. Bad., Schefflenz, Schweigern, Seckach und Walldürn der badischen Staatsbahn, sowie Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Mannheim und den Stationen der Bentheimer Kreisbahn, der Georgsmarienhütte- und Meppen-Haselünner Eisenbahn und den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der holländischen Eisenbahn.

3. Nachträge I zu den Heften 1, 2, 3, 4 und 5 der Abtheilung E (Württemberg), enthaltend Entfernungen für die neu aufgenommene Station Wengern des Bezirks Essen, anderweitige, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen Adelsheim, Möckmühl, Roigheim, Sennfeld und Siglingen der württembergischen Staatsbahn und Aufnahme der württembergischen Station Neckarsulm in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen.

4. Direkte Frachtsätze für die Station Wengern des Bezirks Essen in den Heften 3 der Abtheilungen B (Elsass-Lothringen), C (Pfalz), D (Main-Neckarbahn), sowie in den Heften der Abtheilungen F (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und G (Basel).

5. Direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Bentheimer Kreisbahn, der Georgsmarienhütte- und Meppen-Haselünner Eisenbahn sowie den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der holländischen Eisenbahn einerseits und Ludwigshafen a/Rh. und Ludwigshafen a/Rh.-Giuliniwerk der pfälzischen Eisenbahnen im Heft 5c und Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof der Main-Neckarbahn in Heft 5 D andererseits.

6. Ermässigte Tarifkilometer zwischen Herbesthal und Darmstadt Hauptbahnhof sowie zwischen Bensheim und Weeze im Heft 1 D, eine direkte Tarifentfernung zwischen Langenberg (Westfalen) und Friedrichsfeld M. N. B. im Heft 4 D und ferner Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Koksklein (Cinders) im Verkehr von Stationen der Bezirke Köln, Elberfeld und Essen nach Bensheim und Darmstadt Hauptbahnhof in den Heften 1, 2 und 3 D.

7. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 16 (Mineralölrückstände) für die Stationen Biblisheim und Sulz u. Wald der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Dezember d. J. werden aufgehoben:

a) Die Tarifkilometer zwischen den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen Cabel, Holden, Hohenlimburg und Menden des Bezirks Elberfeld im Tarifheft 2 A sowie den Stationen Benteler, Langenberg (Westfalen) und Ottoschacht des Bezirks Münster im Tarifheft 4 A andererseits.

b) Die Tarifkilometer zwischen den Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckarbahn einerseits und Schwerte andererseits, sowie zwischen Friedrichsfeld M. N. B. einerseits und den Stationen Boenen, Hemmerde, Holzwickede, Ostönnen, Unna, Werl und Westhoven des Bezirks Elberfeld im Heft 2 D und den Stationen Beelen, Clarholz, Drensteinfurt, Hasbergen, Herzebroek, Hiltrup, Kattenvenne, Mersch i/W., Roestrup-Everswinkel, Rinkerode, Westbevern und Wiedenbrück des Bezirks Münster in Heft 4 D andererseits.

Durch diese Aufhebung treten für den Verkehr mit der Station Friedrichsfeld Frachterhöhungen ein, indem vom genannten Tage ab Sendungen zwischen den unter a genannten nördlichen Stationen und Friedrichsfeld Bad. B. sowie zwischen den unter b genannten nördlichen Stationen und Friedrichsfeld M. B. B. auf die Umkartirung angewiesen sind.

Das Verkehrsbüreau der unterzeichneten Verwaltung sowie vom 1. Oktober d. J. ab auch die betheiligten Güterabfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 25. September 1899. (2560)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 1. Oktober d. J. kommt zum Gütertarif für den vorbezeichneten Verband der Nachtrag 11 zur Einführung. Derselbe enthält u. a. Entfernungen für neu in den Verband aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Cassel und der westfälischen Landeseisenbahn sowie Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der westfälischen Landeseisenbahn haben erst vom Tage der Betriebseröffnung für den Güterverkehr Gültigkeit.

Soweit Frachterhöhungen vorliegen, treten dieselben erst am 15. November dieses Jahres in Wirksamkeit.

Der Nachtrag ist von den Verbandsverwaltungen zu beziehen.

Hannover, den 23. September 1899. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Gruppe II (Breslau, Kattowitz und Posen).**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird zum Ausnahmetarif für den obenbezeichneten Kohlenverkehr ein Nachtrag V eingeführt. Derselbe enthält neue Frachtsätze nach Stationen der zur Eröffnung gelangenden Bahnstrecke Jellowa-Kreuzburg des Direktionsbezirks Kattowitz, sowie nach einzelnen anderen Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen und der Breslau-Warschauer Eisenbahn, ferner ermässigte Frachtsätze von einzelnen Versandstationen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu beziehen.

Kattowitz, den 24. September 1899. (2562)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab treten folgende Tarifmaassnahmen in Kraft:

1. Ermässigte Schnittentfernungen für die Stationen Kempen und Wilhelmsbrück (Breslau-Warschauer Eisenbahn) im Verkehr mit verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz infolge Eröffnung der Neubaustrecke Jellowa-Kreuzburg O./S.

2. Aufnahme der Stationen Bralin, Gimmel, Gr. Wartenberg, Perschau, Stradam, Wilhelmsbrück und Zessel der Breslau-Warschauer Eisenbahn in den Ausnahmetarif 4 und 4a (Düngekalktarif) im Verkehr mit verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Breslau und Kattowitz.
3. Aufnahme der Station Rawitsch/Ost (Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn) in den Ausnahmetarif für Holz des Sp.-T. II im Verkehr mit den Stationen der Strecken Posen-Breslau-Mittelwalde und östlich davon usw. (A. T. 1 C I, 1a, Seite 151 des Tarifheftes 1.)
4. Aufnahme der Station Braunsdorf O./L. (Nebenbahn Muskau-Teuplitz-Sommerfeld) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine im Verkehr nach den Berliner Bahnhöfen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, 25. September 1899. (2563)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

---

**Gruppentarif VI (Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M., Mainz.)**

Die Sätze des Ausnahmetarifs 5 a (Steine des Spezialtarifs III) für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Hanau-Aschaffenburg und Stationen der ehemaligen oberhessischen Bahnen einerseits und Wiesbaden andererseits gelten vom 1. Oktober d. J. ab auch für den Verkehr mit Biebrich = Mosbach und Biebrich=Rheinbahnhof.

Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 25. Sept. 1899. (2564)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Württ. Lokalgütertarif.**

Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. ab tritt zum württ. Lokalgütertarif der Nachtrag II in Kraft, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Friedrichshafen-bayerische Landesgrenze und Kirchheim u/Teck-Oberlenningen, sowie sonstige Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) dieser Ordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 23. September 1899. (2565)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

---

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.**

Die Frachtsätze nach den Seehafenstationen transit und zwar Ausnahmetarif a (Weizen), b (Bohnen) und c (Kleie) werden mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. ab im Verkehr von Rohatyn durchweg um 5 ₰ und im Verkehr von Tluste durchweg um 13 ₰ für 100 kg ermässigt.

Der Tarif ist auf Seite 64—73 zu ändern.

Breslau, den 22. September 1899. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.**

Mit dem 10. Oktober l. J. treten für die Beförderung von unbearbeiteten Bruchsteinen bei Zahlung der Fracht für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens zwischen Krakau sowie Podgórze einerseits und Groschowitz, Oppeln, Schimischow andererseits ermässigte Frachtsätze (Ausnahmetarif Nr. 52) in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 21. September 1899. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.**

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Tarif für den obenbezeichneten Verkehr der Nachtrag 3 in Kraft. Derselbe enthält ausser den bereits im Verfügungswege eingeführten Tarifänderungen u. a. Entfernungen und Frachtsätze für neu eröffnete Stationen der Direktionsbezirke Danzig und Königsberg, sowie geänderte Entfernungen und Frachtsätze.

Soweit in einzelnen Fällen unerhebliche Erhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. November d. J. ab.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Nachtrag 3 kann durch die Verbandstationen käuflich bezogen werden.

Danzig, den 25. September 1899. (2568)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.**
Theil II. Heft 2.

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 2 (Getreidetarif) in Kraft. Er enthält u. a. ein neues Artikelverzeichniss für den Ausnahmetarif Nr. 6 C (Kleie, Oelkuchen), Abänderungen der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition, erhöhte Theilfrachtsätze a der Schnitttafeln I und III für den Verkehr mit Bucuresti-Filaret und einigen anderen rumänischen Stationen, Theilfrachtsätze b des Ausnahmetarifs Nr. 6 A für in den Tarif neu einbezogene deutsche Stationen, ermässigte, sowie neue Theilfrachtsätze b der Schnitttafeln I, II und III für den Ausnahmetarif Nr. 6 C für Kleie, Oelkuchen usw. sowie einzelne Berichtigungen des Haupttarifs.

Soweit durch den Nachtrag Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Januar 1900 in Geltung. Der Nachtrag ist zum Preise von 0,25 ℳ. durch die betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Breslau, den 6. Sept. 1899. (2568a)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

---

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 1. Oktober 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verband Theil II, Heft 3 vom 1. November 1897 für Blende und Galmei (Zinkerze) zwischen den im Ausnahmetarif Nr. 5 des vorgenannten Tarifheftes angeführten Stationen ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe und Anwendungsbedingungen die betheiligten Stationen sowie das Verkehrsbüreau der königlichen Eisenbahndirektion Breslau und Kattowitz nähere Auskunft ertheilen.

Breslau, den 20. Sept. 1899. (2568b)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von preussischen usw. Stationen nach Basel, Konstanz, Lindau usw. zur Ausfuhr nach der Schweiz und darüber hinaus, sowie nach Oesterreich vom 1. Januar 1897 der Nachtrag IV.

Derselbe enthält ausser Ergänzungen der „Besonderen Bestimmungen“ die bereits im Februar bezw. August d. J. im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für einige Stationen des Direktionsbezirks Köln, sowie Aenderungen und Berichtigungen von Frachtsätzen usw. Ferner enthält derselbe neue Frachtsätze für Lindau transit gültig für Sendungen über Bregenz nach vorarlberger Stationen.

Gleichzeitig tritt eine theilweise Beschränkung der im Tarif enthaltenen Frachtsätze für Konstanz transit bezüglich des Verkehrs nach vorarlberger Stationen ein.

Soweit Frachterhöhungen durch den Nachtrag eintreten, werden dieselben erst vom 15. November d. J. ab gültig.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2568c)

Frankfurt a/M., 18. September 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Saarkohlenverkehr nach Württemberg.**

Am 1. Oktober d. J. erscheint zum Kohlentarife Nr. 7 der III. Nachtrag, welcher u. a. Frachtsätze für verschiedene württembergische Stationen enthält. (2569)

St. Johann=Saarbrücken, 21. Septbr. 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Die auf Seite 72 des Gütertarifs vom 1. April 1899 bei den Stationen der Prignitzer Eisenbahn vorgesehenen Entfernungszuschläge kommen vom 1. Oktober d. J. ab in Wegfall.

Essen, den 21. September 1899. (2570)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Hillegersberg der holländischen Bahn und die gleichnamige Station der niederländischen Staatsbahn mit den für die Station Rotterdam, ferner — vom Tage der Betriebseröffnung ab — die Station Warmond der holländischen Bahn mit den für die Station Leiden H. B. bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif vom 1. April 1897 aufgenommen.

Köln, den 23. September 1899. (2571)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Deutsch-englischer Güterverkehr.**

Zu dem Tarif für die Beförderung von Textilwaaren in Stückgutsendungen im Verkehr mit London über Vlissingen und Hoek van Holland vom 1. Oktober 1898 tritt am 15. Oktober d. J. ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält einen Nebengebührentarif der niederländischen Bahnen sowie Frachtsätze für mehrere in den Tarif neu einbezogene Stationen der preussischen und sächsischen Staatsbahnen.

Elberfeld, den 21. September 1899. (2572)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.**

Der im Nachtrag III auf Seite 7 für Nadbrezie enthaltene Frachtsatz der Schnitttafel I a (Ausnahmetarif 49, Butter) beträgt mit Gültigkeit vom 15. November l. J. 273 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 19. September 1899. (2573)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab werden die Artikel Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, und Holzkohlenbrikets unverpackt im Verkehre zwischen den Stationen der Direktionsbezirke Magdeburg und Halle a/S. sowie der braunschweigischen Landes-Eisenbahn einerseits und sämmtlichen Verbandsstationen der bayerischen Staatseisenbahnen andererseits zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt. (2574)

Magdeburg, den 21. September 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.**

Die im Kilometerzeiger für den Verkehr mit den Stationen der prignitzer Eisenbahn vorgesehenen Zuschlagskilometer werden mit dem 30. September d. J. aufgehoben. Vom 1. Oktober d. J. ab erfolgt daher die Frachtberechnung mit den Stationen dieser Bahn auf Grund der wirklichen Entfernungen. Die gleiche Frachtberechnung tritt auch im Verkehr mit der Gemeinschaftsstation Buschhof, jedoch nur soweit die Verkehrsleitung über Wittstock erfolgt, ein.

Altona, den 21. September 1899. (2575)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Vom 1. Oktober 1899 an gelten die im Ausnahmetarife vom 1. Juli 1898 für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff enthaltenen Frachtsätze für die Station Hirschberg in Schlesien auch für Strohstoff und Strohzellstoff.

Karlsruhe, den 20. Sept. 1899. (2576)
Namens der betheiligten Verwaltungen: gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Württembergisch-schweizer. Güterverkehr.**

Am 1. Dezember 1899 treten die Ausnahmetarife für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten im Verkehr zwischen württembergischen Stationen einerseits und Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), sowie der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der aargauischen Südbahn, der schweiz. Seethalbahn und der Emmenthalbahn) andererseits vom 1. November 1895 bezw. vom 1. September 1896 ausser Kraft.

Gleichzeitig kommen auch die im Instruktionswege zur Einführung gelangten Frachtsätze für Malz ab den Stationen Ulm, Biberach und Schussenried nach Zürich Hauptbahnhof zur Aufhebung.

Stuttgart, den 18. September 1899. (2577)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

**Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.**

(Einführung des Nachtrages I zum Tarife Theil I, Abtheilung B.)

Mit 1. November 1899 tritt zum Tarife für den in der Ueberschrift bezeichneten Güterverkehr Theil I, Abtheilung B vom 1. Januar 1899 ein Nachtrag I in Kraft, welcher Abänderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation, des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses und des Nebengebührentarifes enthält.

Die gegenüber dem Haupttarife eintretenden Aenderungen oder Ergänzungen sind im Nachtrage durch das Zeichen # kenntlich gemacht.

Insoweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten diese erst ab 15. November 1899.

Exemplare des Nachtrages werden ab 15. Oktober l. J. bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 22. September 1899. (2578)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, auch namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

**Eröffnung der Haltestelle Werbellinsee für den Personen- und Gepäckverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Alt-Hüttendorf und Joachimsthal an der Bahnstrecke Britz-Fürstenberg i/M. gelegene Haltestelle Werbellinsee, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für die Abfertigung von Personen und Gepäck eröffnet werden.

Sämmtliche auf der genannten Strecke zur Personenbeförderung dienenden Züge werden in Werbellinsee halten.

Stettin, den 25. September 1899. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 7. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Infolge einer Dienstesreorganisation in den Stationen Füllstein und Rosswald der Schmalspurlinie Röwersdorf-Hotzenplotz, sowie in der Station Bärn-Stadt der Schmalspurlinie Bärn-Hof der k. k. Staatsbahnen wurde mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums die Ausnahmeverfügung getroffen, dass

1. in den genannten Stationen Reisegepäck nur gegen Nachzahlung und nach Stationen, die für die Gepäckabfertigung eingerichtet sind, aufgegeben werden kann;
2. dass dort alle Wagenladungsgüter, sowie auch Kolli im Einzelgewichte von mehr als 100 kg durch Parteien selbst ab- und aufzuladen, beziehungsweise auf und abzuladen sind.

Olmütz, im September 1899. (2580)
Die k. k. Staatsbahndirektion.

## 8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Ueberlade- (Bock-) Krahnes von 25 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Cöthen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Cöthen“ versehen zu dem auf

Donnerstag, den 5. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im September 1899. (2581)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung**

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen, Wegeunter- und Ueberführungen, Laderampen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Gandersheim nach Düngen in den Loosen 3, 4, 5 und 6 (354 000 cbm Bodenbewegung, 207 000 qm Böschungen, 352 cbm Beton, 436 qm Spundwände, 3 351 cbm Mauerwerk und 112 cbm Werksteine).

Termin: Dienstag, den 17. Oktober 1899, Vormittags 11½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Elze (Hannover), Fluthstrasse 18. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ für ein einzelnes Loos und von 4,30 ℳ für sämmtliche Loose in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze, nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist vier Wochen. (2582)

Hannover, den 18. September 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 9. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von 15 ausgemusterten Lokomotiven**

am Sonnabend, den 28. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W, Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 416 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 20. September 1899. (2583)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 75 | 30. September 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## 50 Jahre elektrischer Telegraphie

**1849 — 1. Oktober — 1899.**

Noch vor dem Schluss des Jahrhunderts feiert in Deutschland der elektrische Telegraph als öffentliche Verkehrsanstalt sein 50 jähriges Jubiläum, wenig über ein Jahrzehnt nach dem der Eisenbahn. Welche mächtige Fortschritte haben wir in dieser verhältnissmässig kurzen Frist in unserem Zeitalter des Dampfes und der Elektrizität gemacht, das nach einem treffenden und deshalb oft gebrauchten Wort „unter dem Zeichen des Verkehres“ steht! Als in den 80 er Jahren in China die ersten Telegraphenlinien errichtet waren, wurden sie von dem abergläubischen Volke als teuflische Zauberdinge brutal wieder zerstört. Nur ein Menschenalter früher hatten in Europa sonst hochverständige Männer den Eisenbahnen jede Zukunft abgesprochen und in der Jubiläumsschrift der Telegraphie lesen wir: „Die vielfach geäusserten Befürchtungen, dass die Telegraphenleitungen böswilligen Beschädigungen, zumal bei oberirdischer Führung, ausgesetzt wären, erwiesen sich keineswegs als grundlos. Es kam sogar wiederholt vor, dass die Guttaperchadrähte Nachts ausgegraben und zerschnitten wurden. Mancher Bürger betrachtete die Telegraphen als volksfeindliche Anlagen, die nur dazu dienen sollten, schleunigst Truppen herbeizurufen.“ Heute wird das Problem der Telegraphie ohne Draht seiner Lösung entgegengeführt, hat sich der Fernsprecher Bürgerrecht erworben und spricht auf hunderte von Meilen Entfernung, und ist die Elektrizität bei weitem der mächtigste Faktor in dem grossartigen industriellen Aufschwung.

Am 1. Oktober 1899 ist ein halbes Jahrhundert vergangen, seit in Preussen der elektrische Telegraph in den Dienst der Allgemeinheit gestellt worden ist. Wie in Bayern die erste deutsche Eisenbahn Nürnberg-Fürth eröffnet wurde, so war die preussische Regierung die erste unter den Staaten des europäischen Festlandes, die von Staatswegen den elektrischen Telegraphen dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht und einer deutschen Erfindung in ihrem eigenen Vaterlande sorgsam eine Stätte bereitet hat. Die spätere grossartige Entwickelung der elektrischen Telegraphie in Deutschland aber ist nur möglich gewesen auf dem festen und grossen Baugrunde des wieder geeinigten Vaterlandes, auch sie ist eine Frucht der Gesammtkraft des deutschen Volkes. Es war deshalb ein wohl angebrachtes Werk, dass das Reichspostamt zum heurigen 1. Oktober eine Festschrift anfertigen liess (Berlin, Reichsdruckerei), die auf 100 Seiten ein hochinteressantes Bild des Entstehens und Werdens der Telegraphie und unserer heutigen Zustände und Aufgaben auf diesem Gebiet nach allen Richtungen in knappen und treffenden Zügen entrollt.

Drei Jahrzehnte nach den Beobachtungen Galvani's (1789) hatten die Entdeckungen Oerstedt's und Ampère's sowie die scharfsinnigen Schlüsse eines Davy und Arago zuerst die Möglichkeit dargethan, mit Gedankenschnelle sichtbare Zeichen auf bisher ungeahnte Entfernungen zu übermitteln, sobald für den Galvani'schen Strom ein geschlossener metallener Weg vorhanden war. Der erste praktischen Zwecken dienende elektromagnetische Telegraph wurde von den Professoren Gauss und Weber in Göttingen 1833 hergestellt und auf einer 3 000 Fuss langen Leitung verwendet. Den beiden Gelehrten gebührt also in der Dienstaltersliste der Telegraphisten der Welt unzweifelhaft die erste Stelle. 1837 konstruirte Steinheil in München einen Schreibtelegraphen, weiter fand er 1838, dass die Erde die Stelle der Rückleitung einnehmen und dass daher von einer metallischen Rückleitung abgesehen werden könnte. Dadurch wurden die Kosten jeder Telegraphenleitung fast um die Hälfte ermässigt und die Ausbreitung der Telegraphie ausserordentlich begünstigt. Zwei Jahre zuvor hatte der aus deutscher Familie

stammende, in Reval geborene Baron Schilling von Canstadt einen Apparat hergestellt, bei dem die Zeichendarstellung durch Nadeln erfolgte, die durch galvanische Ströme nach rechts oder links abgelenkt wurden. Dieser von den Engländern Cooke und Wheatstone vervollkommnete Apparat wurde 1837 auf der Nordwestbahn in London versuchsweise in Dienst gestellt, worauf auch andere englische Eisenbahngesellschaften für eigene Rechnung Telegraphen anlegten, die in der Hauptsache den Zwecken des Eisenbahnbetriebes dienten, aber auch dem Publikum gegen Bezahlung zur Verfügung standen. Wheatstone und Cooke erbauten später in Belgien auf Grund einer vom Minister der öffentlichen Arbeiten ihnen ertheilten Konzession einen elektrischen Telegraphen zwischen Antwerpen, Mecheln und Brüssel (44 km), den sie am 1. September 1844 dem Verkehr übergaben. Im Jahre 1844 eröffnete auch Nordamerika die erste Telegraphenlinie zwischen Baltimore und Washington. Hierbei wurde der von Samuel Morse konstruirte Apparat zum ersten Male benutzt. Bis 1847 waren in den Vereinigten Staaten, dessen Eisenbahnnetz ja auch heute das ganz Europas weit übertrifft, bereits 1 659 englische Meilen = 370 deutsche Meilen Telegraphenlinien geleistet. Die Anlagen waren von Anfang an Privatunternehmen. Auf dem europäischen Kontinent entstanden die ersten elektrischen Telegraphenanlagen in Deutschland (1844) und Frankreich (1845). 1844 erbaute William Fardely aus Mannheim längs der Taunusbahn zwischen Kastel und Wiesbaden eine 8,8 km lange Versuchsstrecke, die mit einem von ihm erfundenen Schreibtelegraphen betrieben wurde; 1845 ward an der sächsisch-schlesischen Eisenbahn zwischen Dresden und Radeberg für den bahnamtlichen Nachrichtendienst eine oberirdische Kupferdrahtleitung hergestellt. 1848 schlug zwischen Bremen und Bremerhaven eine elektrische Telegraphenlinie die einige Jahre vorher errichtete optische kurzweg aus dem Felde. Auf der Hamburg-Cuxhavener Linie kostete nach dem allgemeinen Tarif für das grosse Publikum ein Telegramm von Hamburg nach Cuxhaven (20 Meilen) bis zu 16 Worten 3 ℳ. Banko (4,50 ℳ).

In Preussen bestand seit 1833 eine optische Telegraphenlinie zwischen Berlin, Magdeburg, Paderborn, Köln, Coblenz und Trier. Sie gehörte zum Geschäftskreis des preussischen Kriegsministeriums und wurde von ihrem Erbauer, dem Major O'Etzel vom Generalstab, verwaltet. Sie war nur 6 Stunden am Tage im Betriebe, vom Wetter sehr abhängig und nur in der Lage, eine in ganz bescheidenen Grenzen sich bewegende Staatskorrespondenz zu bewältigen. O'Etzel hat sich weiterhin um die Einführung der elektrischen Telegraphie in Preussen grosse Verdienste erworben. Seine Vorschläge fanden u. a. bei Alexander von Humboldt ungetheilte Zustimmung, der sie mit den Worten begrüsste: „Der preussische Staat müsse alles haben, was auf Intelligenz begründet sei." O'Etzel überreichte schon 1840 dem König Friedrich Wilhelm IV. eine eingehende Denkschrift über die Anwendung elektro-magnetischer Kräfte beim Telegraphenwesen. 1841 wurden ihm 15 000 Thaler aus der Staatskasse für eine Versuchsstrecke zur Verfügung gestellt. Die Sache kam aber vorerst nicht recht in Fluss. Indess stellte der Berliner Uhrenfabrikant Leonhardt, der einen Zeigerapparat erfunden hatte, 1846 und 1847 zwischen Berlin und Sanssouci eine Telegraphenlinie her. 1847 wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, um unter den vorhandenen Telegraphenapparaten den zweckmässigsten auszuwählen; es meldeten sich neun Bewerber, darunter Werner Siemens. Die politischen Ereignisse 1848 verzögerten jedoch die Sache und liessen einen von der preussischen Regierung gemachten Vorschlag, eine Vereinbarung über ein mit dem deutschen Eisenbahnnetze in Verbindung zu setzendes System elektro-magnetischer Telegraphenlinien für sämmtliche deutsche Bundesstaaten vorzubereiten, vorerst nicht zur Ausführung kommen. Zu jener Zeit konnten übrigens auch die stark einschränkenden Bedingungen, welche den Eisenbahngesellschaften für den Bau von Telegraphenlinien gestellt wurden, diese zunächst wenig dazu ermuthigen, trotz regen Eifers ihrerseits. Doch schrieb schon Anfang 1847 der Präsident des Handelsamts in Berlin, Herr von Rönne, an den Generalpostmeister von Schaper:

„Es ist gewiss nicht zuviel gesagt, wenn man die allgemeine Einführung und Benutzung des Telegraphen nicht blos durch die Regierungen oder durch einzelne bevorzugte Associationen, sondern durch das gesammte Publikum als den Anfangspunkt einer grossen Umwälzung in den bisherigen Mitteln zur Verbreitung von Nachrichten bezeichnet, als eine grossartige Reform der gesellschaftlichen, politischen, kommerziellen und industriellen Beziehungen der Menschheit überhaupt."

1849 wurde die Staatstelegraphie vom Geschäftskreis des Kriegsministeriums abgetrennt und eine königliche Telegraphendirektion geschaffen. Hiermit war der Abschluss eines nahezu zwei Jahrzehnte umfassenden Zeitraumes erreicht, innerhalb dessen allerlei gemischte Kommissionen mit wechselndem Geschick und Erfolg das preussische Telegraphenwesen aus einer einseitigen Staatsanstalt in eine allgemeinen Zwecken dienende Verkehrsanstalt überzuführen bemüht gewesen waren. In demselben Jahre 1849 wurden die grossen Telegraphenlinien zwischen Berlin und Frankfurt a/M. (87 Meilen) und zwischen Berlin-Köln-Aachen (94 Meilen) fertiggestellt, ferner folgende kleinere: Berlin-Hamburg, Berlin-Stettin, Halle-Leipzig, Düsseldorf-Elberfeld und Breslau-Oderberg. Bis Ausgang September waren auf diese Weise unter Aufwendung von etwa 400 000 Thalern in noch nicht 12 Monaten 270 Meilen Leitung verlegt worden. Abweichend von der Berlin-Kölner Anlage und den später noch folgenden Telegraphenlinien war die Frankfurter nur theilweise unterirdisch ausgeführt. 1849 wurden auch schon die Morseapparate in Berlin eingeführt, an denen der Berliner Mechaniker Halske Veränderungen vornahm, die sich bei den Versuchen von vornherein als nothwendig ergeben hatten. Die junge Firma Siemens & Halske gab dergestalt zuerst dem Morseapparat eine richtige mechanische und handliche Form.

In den ersten Monaten des Bestehens der neuen preussischen Telegraphenverwaltung blieb ihre Wirksamkeit nothgedrungen auf die Besorgung von Staatsdepeschen beschränkt, vornehmlich wegen der geringen Geübtheit des Personals. Nachdem schon im Frühjahre 1849 eine ausgedehntere Benutzung des Staatstelegraphen dadurch eingetreten war, dass das Staatsministerium sämmtlichen königlichen Behörden den telegraphischen Verkehr in dringlichen Fällen gestattet hatte, that die preussische Regierung — während allerdings in England und den Vereinigten Staaten die Privatunternehmung schon ein Dutzend Jahre früher die elektrischen Telegraphen dem Publikum zugänglich gemacht hatte — als erste unter den Staatsgewalten des europäischen Festlandes am 1. Oktober 1849 den letzten Schritt: sie erschloss die Staatstelegraphie den Interessen der Allgemeinheit, und verwandelte sie damit in eine gemeinnützige, jedermann zugängliche Verkehrsanstalt. Die betreffende Kabinetsordre lautete:

Auf Ihren Bericht vom 6. August d. J. genehmige Ich, dass die Benutzung der elektro-magnetischen Telegraphen für den Privatverkehr des Publikums vorläufig auf den Linien von Berlin nach Aachen, von Elberfeld nach Düsseldorf und von Berlin nach Hamburg eröffnet werde, indem Ich Ihnen überlasse, solche demnächst auch auf andere Linien auszudehnen, sobald die Verhältnisse dies gestatten. Zugleich ermächtige Ich Sie, bis zum Erlasse definitiver Bestimmungen über diesen Gegenstand, die Bedingungen festzusetzen, unter denen die Benutzung der elektro-magnetischen Telegraphen seitens des Publikums versuchsweise zuzulassen ist und die Beförderungsgebühr für die Privatmittheilungen vorläufig nach dem anbei zurückerfolgenden Tarife erheben zu lassen.

Sanssouci, den 31. August 1849.

gez. Friedrich Wilhelm.
gegengez. von der Heydt.

An den Minister für Handel, Gewerbe
und öffentliche Arbeiten.

Interessant sind für den Vergleich mit heute die Bedingungen des gleichfalls am 1. Oktober 1849 in Kraft getretenen Telegraphenregulativs. Kein Telegramm durfte befördert werden, das nicht in unzweifelhafter Weise den Namen des Absenders als Unterschrift trug; kein Telegramm durfte

über 100 Worte zählen. Wer etwa mehr als eine Drahtnachricht gleichzeitig aufgeben wollte, dem wurde bedeutet, „dass diese Massenauflieferung sich mit den maassgebenden Verwaltungsgrundsätzen nicht vereinbaren liesse.“ Als Zeitgrenze, bis zu der ein Privattelegramm von der Auflieferung an abtelegraphirt sein musste, war ein halber Tag festgesetzt. Lief auch diese Frist ab, ohne dass das Telegramm befördert wurde, so durften dem Absender auf sein Verlangen die Gebühren zurückgegeben werden. Der erste sogenannte vorläufige Tarif berechnete durchgängig annähernd 1,7 Silbergroschen für die Meile und stieg nach den ersten 20 Worten von 10 zu 10 Worten um 1/4 des ursprünglichen Betrages. Hiernach betrug die Gebühr für ein einfaches Telegramm (bis zu 20 Worten) von Berlin nach Hamburg (38 Meilen) 2 Thaler, von Berlin nach Köln (85 Meilen) 4 Thaler 20 Silbergroschen. Ein von Berlin nach Köln nach 9 Uhr Abends aufgegebenes Telegramm von 21 Worten, das gegenwärtig für 1,05 ℳ. befördert wird, kostete im Jahre 1849, einschliesslich der für alle Telegramme bei der Auflieferung im voraus erhobenen Bestellgebühr von 5 Silbergroschen — 35,50 ℳ! Fast alle Telegraphenlinien hatten nur eine einzige Drahtleitung. War sie von einem Telegramm zwischen den Endpunkten der Linie in Anspruch genommen, so musste der Dienst auf allen Zwischenstationen ruhen.

So war die Entwickelung und so lagen die Dinge vor 50 Jahren. Die Jubiläumsschrift des Reichspostamtes führt uns das Bild des weiteren Ganges, eines Siegeszuges der modernen Wissenschaft und Technik sowie einer umsichtigen und fortschreitenden Verwaltung, in drei Zeitabschnitten vor: von 1849 bis 1866, von 1867 bis 1874 und von 1875 bis 1899. Es werden dabei im einzelnen berücksichtigt: der Verkehr mit dem Auslande; Verwaltungs- und Personalverhältnisse; Telegraphenstationen; technische Angelegenheiten (Linienbau, Draht, Isolatoren, Apparate, Batterien); Entwickelung des Telegrammverkehres; Tarifwesen; finanzielle Lage; Tantièmewesen; Gesetzgebung; Ausdehnung des Telegraphennetzes; Feldtelegraphie; Statistisches; die wiederholt veränderte Organisation; Ausbildung der Beamten; Versuchswesen; der Telegraph im Dienst der öffentlichen Wohlfahrt. Ein besonders glänzendes Kapitel bildet aus dem letzten Zeitabschnitt das Fernsprechwesen.

Schon das Jahr 1850 brachte uns, wie besonders hervorgehoben werden muss, nachdem vorher Preussen mit anderen nord- und mitteldeutschen Staaten Verträge auf diesem Gebiete abgeschlossen, auch im Telegraphenwesen innigen Anschluss an Oesterreich. Der erste Schritt, der Telegraphie einen internationalen Charakter zu geben, geschah durch einen von der preussischen Regierung im Jahre 1850 mit Belgien abgeschlossenen Vertrag betreffs Fortführung der Linie Berlin-Aachen durch Belgien. Hieran reihte sich noch in demselben Jahre die denkwürdige Gründung des deutsch-österreichischen Telegraphenvereines, eines gleichwerthigen Seitenstückes zu dem am 6. April 1850 vereinbarten deutsch-österreichischen Postvereinsvertrage. Im Oktober 1849 war zuerst zwischen Preussen und Oesterreich eine Verständigung über die Weiterbeförderung der beiderseitigen Staatstelegramme zustande gekommen. Aehnliche Verabredungen wurden zwischen Oesterreich und Bayern sowie zwischen Preussen und Sachsen getroffen. Bei der raschen Ausdehnung der Leitungen und der Zunahme des Verkehres erwiesen sich diese vorläufigen Anordnungen bald als unzureichend. Aus einem Schriftwechsel, der deshalb im Februar 1850 zwischen dem preussischen und dem österreichischen Handelsminister eingeleitet wurde, entwickelte sich allmählich die Idee einer engeren, die nachbarlichen, und wenn möglich sämmtliche deutschen Telegraphennetze umfassenden Vereinigung. Durch den am 26. Juli 1850 zwischen den Bevollmächtigten der Regierungen von Preussen, Oesterreich, Bayern und Sachsen abgeschlossenen Vertrag über die Bildung eines deutsch-österreichischen Telegraphenvereines gelang es, die Benutzung der Telegraphenlinien in den betheiligten Staaten nach übereinstimmenden Grundsätzen zu regeln und für den telegraphischen Verkehr gleichmässige, auf der Grundlage der Zonentarife aufgebaute Taxen festzusetzen.

Die Länge der preussisch-norddeutschen Telegraphenlinien stieg in den Jahren 1849 bis 1866 von 290 auf 2036 Meilen, die Zahl der Telegramme von 35494 i. J. 1850 auf 2806216 in 1866. Der folgende Zeitabschnitt bis 1874 brachte mit dem Zusammenschluss Deutschlands auch eine ausserordentliche Entwickelung des telegraphischen Verkehres. Wenn auch die bayerische und die württembergische Telegraphie für sich bestehen blieben und im inneren Verkehr selbständig sind, so gab es doch dem Auslande gegenüber nur eine Telegraphie des Deutschen Reiches. 1867 betrug die Zahl der verarbeiteten Telegramme 4379777, i. J. 1874 dagegen (ausschliesslich Bayerns und Württembergs) 10795158. Die Länge der Telegraphenleitungen dehnte sich in dieser kurzen Zeit von 22003 auf 83246 km aus. Jetzt aber, 1899, beträgt die Zahl unserer Telegraphenanstalten fast 20000; im ersten Halbjahre 1899 wurden rund 40000000 Telegramme befördert, gegen nur 31500000 im ganzen Jahre 1894. Die letzten Ziffern kennzeichnen allein den grossartigen Fortschritt und die alles durchdringende Bedeutung der Telegraphie.

In letzter Zeit sind wir endlich auch dazu geschritten, uns im transatlantischen Welttelegraphenverkehr, in dem England bisher durchaus vorherrscht, durch Legung eigener Kabel selbständig zu stellen.*) Schliesslich verdient mit bestem Recht ein Wort freudig anerkennender Erwähnung das deutsche Fernsprechwesen. Der Fernsprecher — eine ursprünglich deutsche Erfindung — ist auf dem Umwege über Amerika in Gestalt des Bell'schen Telephons 1877 nach Deutschland zurückgekommen. Nahezu beispiellos entwickelte sich bald nach ihrer Eröffnung die ursprünglich so bescheidene Stadtfernsprecheinrichtung in Berlin. Die Zahl ihrer Sprechstellen wuchs von 458 Ende 1881 auf 17013 Ende 1891. Zur Zeit sind in Berlin 48186 Sprechstellen mit 99663 km Anschlussleitungen vorhanden, die jährlich 224000000 Verbindungen vermitteln. Ein so umfassendes Fernsprechnetz wie das Berlins hat keine andere Stadt der Welt aufzuweisen. Das Reichstelegraphengebiet ist zur Zeit mit einem weiten Netze von Fernsprechleitungen bedeckt, die alle wichtigen Plätze sowohl mit der Reichshauptstadt als auch zum grossen Theile untereinander verbinden und von denen verschiedene schon die Landesgrenze überschritten haben.

So bietet unser „Telegraphenjubiläum“ wahrlich einen stolzen Rückblick auf die Entwickelung der elektrischen Telegraphie; freilich stellt es die Welt trotz allen Hochgefühls darüber, wie weit wir es in verhältnissmässig kurzer Zeit gebracht, um so mehr vor neue Probleme und Räthsel. Wer weiss, wie in abermals 50 Jahren der Weltverkehr aussieht!

Dr. O. B.

---

*) Anm. d. Schriftl. Die erste deutsche Seekabelfabrik ist jetzt bei Nordenham an der Weser im Bau begriffen.

## Fälligkeit des Frachtzuschlages wegen unrichtiger Inhaltsangabe bei den von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenständen.

Von Generaldirektionssekretär **Dr. Reindl** in **München.**

In § 53 Abs. 8 des österreichischen Betriebsreglements ist, in Uebereinstimmung mit § 53 Abs. 8 der deutschen Verkehrsordnung und § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Frachtübereinkommen [1]), bestimmt, dass, wenn die im § 50 A Ziff. 4 (§ 1 Ziff. 4) und in der Anlage B (Anlage 1) aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben werden oder die in der Anlage B (Anlage 1) gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, der Frachtzuschlag 12 Kr (12 ℳ, 15 Frcs.) für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes betragen solle.

Ueber die Frage nun, in welchem Zeitpunkte das Recht der Eisenbahn auf Einhebung dieses Frachtzuschlages entstehe, hat der Handelssenat der ungarischen Kurie, wie in Nr. 48 S. 851 d. Ztg. mitgetheilt ist, eine Entscheidung gefällt, die der bisher in der Theorie und Praxis vertretenen Auffassung widerspricht und die, wenn sie zutreffend wäre, die Berechtigung der Eisenbahnen zur Erhebung von Frachtzuschlägen in den hier in Frage stehenden Fällen wesentlich einschränken, vielfach sogar illusorisch machen würde.

In dem erwähnten Urtheile ist nämlich gesagt, dass zum Entstehen des Rechtsanspruches auf Frachtzuschlag der Abschluss des Frachtvertrages durch die Aufgabe und Uebernahme der Waarensendung noch nicht genüge, dass vielmehr die unrichtig deklarirte Waare *thatsächlich auch verfrachtet werden müsse*; ohne den Beginn dieser Verfrachtung könne das Recht auf den Frachtzuschlag trotz einer erfolgten unrichtigen Deklaration noch nicht als erwiesen betrachtet werden.

Die näheren Gründe, aus denen die ungarische Kurie diese Rechtsanschauung geschöpft hat, sind in der in Nr. 48 d. Ztg. enthaltenen Mittheilung leider nicht angegeben. Welches sie immer aber auch sein mögen, mit dem Wortlaute und der ratio der bezüglichen Bestimmungen und mit ihrer Entstehungsgeschichte stehen sie nicht im Einklang.

In der Theorie und Praxis besteht auch bezüglich dieser Frage nur insofern Meinungsverschiedenheit, als es streitig ist, ob in diesen Fällen der Frachtzuschlag bereits fällig sein soll mit der einseitigen Aufgabe des nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen oder hiervon gänzlich ausgeschlossenen Gutes durch den Absender [2]) oder erst mit dem Abschluss des Frachtvertrages [3]); die Forderung aber, dass zur Entstehung des Rechts auf den Frachtzuschlag auch die thatsächliche Ausführung der Beförderung oder doch deren Beginn hinzukommen müsse, ist noch nicht aufgestellt worden.

Bei näherer Prüfung wird man nur zu dem Schlusse gelangen können, dass *schon durch die einseitige Aufgabe* der in Rede stehenden Güter durch den Absender der in § 53 Abs. 8 (§ 3 Abs. 1) l. c. vorgesehene Frachtzuschlag verwirkt wird.

Nach dem klaren Wortlaute der genannten Bestimmungen soll nämlich der Frachtzuschlag von 12 Kr. (12 ℳ, 15 Frcs.) zu zahlen sein, wenn die von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration *zur Beförderung aufgegeben werden* oder wenn die in der Anlage B (Anlage 1) gegebenen Sicherheitsvorschriften *bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden*; § 53 Abs. 8 und § 3 Abs. 1 sprechen demnach nicht davon, dass das Gut „zur Beförderung *aufgegeben worden ist*“ und dass die vorgeschriebenen Sicherheitsmaassregeln „bei der Aufgabe ausser Acht gelassen *worden sind*“ und noch viel weniger davon, dass die Eisenbahn das aufgegebene Gut thatsächlich, wenn auch nur theilweise *befördert hat*, sondern sie sprechen nur vom „*aufgegeben werden*“ und „*ausser Acht lassen.*“ Aufgegeben aber wird ein Gut in der Weise, dass es der Eisenbahn in den Güterhallen mit dem Frachtbriefe übergeben oder dass es auf den zur Selbstverladung bestimmten Ladeplätzen verladen und sodann mit dem Frachtbriefe der Eisenbahn zur Abnahme angeboten wird. Mit diesem Zeitpunkte, nicht erst mit jenem der Annahme des Gutes und des Frachtbriefes durch die Eisenbahn und der Aufdrückung des Annahmestempels, also nicht erst mit dem Zeitpunkte des Abschlusses des Frachtvertrages und noch viel weniger erst mit dem Zeitpunkte des thatsächlichen Beginnes der Beförderung ist die Aufgabe durch den Absender vollendet. Und „bei der Aufgabe ausser Acht gelassen“, ferner sind die in der Anlage B (Anlage 1) gegebenen Sicherheitsvorschriften auch schon dann, wenn das Gut mit dem Frachtbriefe unter Nichtbeachtung der betreffenden Vorschriften der Eisenbahn übergeben wird, nicht erst dann, wenn sie es übernommen und den Frachtbrief mit dem Datumstempel versehen oder gar erst, wenn sie den Transport begonnen hat.

Spricht demnach schon der Wortlaut der angezogenen Bestimmungen gegen die hier bekämpfte Auffassung, so noch mehr die ratio legis.

Die letztere bestand offenbar darin, durch Auferlegung einer civilrechtlichen Busse zu verhindern, dass Gegenstände, deren Beförderung mit besonderer Gefahr für die Eisenbahnen verbunden ist, anders als unter den erlassenen Sicherheitsvorschriften zum Transporte übergeben werden. Diese Gefahr ist aber für die Eisenbahnen nicht erst mit der formellen Uebernahme dieser Güter und nicht erst mit der thatsächlichen Ausführung der Beförderung, sondern bereits mit der einseitigen Auflieferung durch den Absender verbunden und es ist kein vernünftiger Grund einzusehen, warum die Eisenbahn, welche die ihr mit dem Frachtbriefe übergebenen Güter vor deren formeller Uebernahme untersucht und hierbei eine Zuwiderhandlung gegen die hier in Rede stehenden Bestimmungen entdeckt, zuerst diese Güter noch formell in Empfang zu nehmen oder vollends erst eine Strecke weit zu befördern habe, bevor sie den Frachtzuschlag in Ansatz bringen kann. Ein derartiges Verlangen würde die Wirkung haben, dass die Eisenbahn gegen die Aufgabe der von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Güter bis zu einem gewissen Grade vollständig schutzlos wäre. Denn wenn sie bei der Auflieferung des Gutes bereits entdeckt, dass dieses zu den bestimmungsmässig von der Beförderung ausgeschlossenen gehört, oder dass bei der Auflieferung die erforderlichen Sicherheitsvorschriften nicht beachtet sind, so darf sie den Frachtvertrag überhaupt nicht abschliessen oder, wenn sie ihn abgeschlossen hat, das Gut nicht weiter befördern; sie muss in solchem Falle die Annahme zur Beförderung ablehnen oder das bereits angenommene Gut

[1]) Es ist hier bereits die dem § 3 Abs. 1 in dem Pariser Zusatzübereinkommen gegebene Fassung zu Grunde gelegt. In dieser Fassung sind die bisherigen Worte „Nr. I—XXXIV“ und „Nr. I—XXXV“ gestrichen, ferner die Worte „des ganzen Versandstückes“ hinzugefügt; vergl. Protokolle der Pariser Konferenz, mitgetheilt in den Aktenstücken des Deutschen Reichstags 1898/1900 Anlageband I Nr. 30 S. 146 und 147.

[2]) So: Kundmachung 12 § 2 Ziff. 1 des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes; österreichische Handelsministerialverordnung v. 1. Aug. 1893 bei Buschman, Supplementheft S. 18 und 19; ebenso Gerstner, Int. Ueb. S. 142.

[3]) So: Eger, Komm. z. V.-O. S. 261; Eger, Int. Ueb. S. 137, 138.

wieder zurückgeben, könnte also nach der hier bekämpften Ansicht von dem ihr doch gerade zur Verhütung solcher mit grossen Gefahren für sie verbundenen Umgehungen gegebenen Rechte keinen Gebrauch machen, weil sie den Frachtvertrag nicht abschliessen oder die Beförderung des Gutes nicht vornehmen darf.

Es ist schwer einzusehen, warum, wenn beispielsweise jemand ein als „Eisenwaaren" deklarirtes Frachtstück, in dem sich mehrere Packete scharfe Patronen befinden, zur Beförderung aufgibt, diese Zuwiderhandlung zwar dann mit einem Frachtzuschlage solle geahndet werden dürfen, wenn — nach der einen Meinung — der Packmeister den wirklichen Inhalt des Frachtstückes bei der Verladung entdeckt oder vollends erst dann, wenn — nach der anderen Ansicht — die Entdeckung vom Zugpackmeister nach der Abfahrt des Zuges aus der Versandstation gemacht wird, nicht aber auch dann, wenn der Annahmebeamte noch vor der Abstempelung des Frachtbriefes die unrichtige Deklaration wahrnimmt.

Man hat nun zwar, wenigstens soweit es sich um die Frage handelt, ob nicht der Abschluss des Frachtvertrages Voraussetzung für die Erhebung des Frachtzuschlages sei, gegen die hier vertretene Auffassung eingewendet, dass Zuwiderhandlungen der in Rede stehenden Art polizeilichen Strafen unterlägen, dass es aber nicht angängig sei, frachtrechtliche Strafen zu verhängen, ehe der Frachtvertrag überhaupt abgeschlossen sei.

Dieser Einwand erscheint aber nicht durchschlagend.

Denn einmal unterliegen derartige Zuwiderhandlungen nicht immer auch polizeilichen Strafen, sodann aber treten diese polizeilichen Strafen, soweit sie für derartige Zuwiderhandlungen festgesetzt sind, auch ein, wenn die Zuwiderhandlung erst nach dem Abschluss des Frachtvertrages oder nach dem thatsächlichen Beginn der Beförderung entdeckt wird, endlich aber sind die Frachtzuschläge überhaupt keine frachtrechtlichen Strafen, sondern haben civilrechtlichen Charakter und sind Geldbeträge, die auf Grund einer obligatio ex lege zu entrichten und deren Fälligkeit daher auch ohne förmlichen Abschluss des Frachtvertrages und ohne theilweise Ausführung des Beförderungsvertrages eintreten kann.

Auch die Entstehungsgeschichte des § 50 Abs. 8 der Verkehrsordnung und des österreichischen Betriebsreglements sowie des § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen spricht für die hier vertretene Auslegung.

Die Bestimmung in § 50 a. a. O. ist nämlich offenbar dem § 3 a. a. O. nachgebildet und letzterer hinwiederum dem § 48 lit. C des früheren Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands. In dem § 48 lit. C a. a. O. aber war ausdrücklich bestimmt, dass, wer die von der Beförderung ausgeschlossenen oder hierzu nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgibt oder wer die für die Annahme der nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände vorgeschriebenen Sicherheitsmaassregeln ausser Acht lässt, eine schon durch die Auflieferung verwirkte[4]) Konventionalstrafe von 12 *M.* zu erlegen habe.

Wenn nun in dem seiner Fassung nach mit dem § 48 lit. C a. a. O. fast wörtlich übereinstimmenden, von den deutschen Kommissaren vorgeschlagenen[5]) und ohne wesentliche Aenderung in das Internationale Uebereinkommen übergegangenen § 3 Abs. 1 der Ausführungsbestimmungen die Worte „schon durch die Auflieferung verwirkte" weggelassen sind, so ist diese Weglassung offenbar nur deshalb erfolgt, weil die genannten Worte sich schon aus der übrigen Fassung des § 3 von selbst ergeben,* und nicht etwa deshalb, weil bei den deutschen Kommissaren oder den Delegirten zu den Berner Konferenzen die Ansicht bestanden hat, dass künftighin dieser Frachtzuschlag erst mit dem formellen Abschlusse des Frachtvertrages oder gar erst mit dem thatsächlichen Beginn der Beförderung fällig sein solle. Für die letztere Annahme bieten die Verhandlungen der Berner Konferenzen nicht den mindesten Anhaltspunkt, obwohl es doch sehr nahe gelegen hätte, diese von dem bisherigen Rechtszustande abweichende Auffassung, wenn sie wirklich bestand, irgendwie zum Ausdrucke zu bringen.

---

[4]) S. hierüber Ruckdeschel, Komm. zum Betriebsregl. S. 37; Eger, Deutsches Frachtrecht Bd. III S. 194 und Bd. I S. 109.

[5]) Protokolle der I. Berner Konferenz 1878 S. XXXVI und Denkschrift S. LII a. a. O.; ferner der II. Berner Konferenz 1881 S. 69, 81, 145.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Aus den letzten Verhandlungen **der ständigen Tarifkommission** der deutschen Eisenbahnen, über die wir in Nr. 73 S. 1199 schon kurz berichteten, ist nach dem „Berl. Act." noch folgendes zu erwähnen: Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hatte auf Weisung des vorgesetzten Staatsministeriums den Antrag gestellt, Mehl und Mühlenfabrikate aus Spezialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse B zu versetzen, das in Spezialtarif I aufgeführte „Futtermehl" aber in eigener Position beim Spezialtarif II einzusetzen, da auch die anderen hauptsächlichsten Futtermittel und insbesondere Reisfuttermehl gleich den Reisabfällen nach Spezialtarif II tarifiren. Die Berichterstatterin, Eisenbahndirektion zu Breslau, konnte in ausführlicher Begründung ihres Standpunktes die Annahme der Anträge nicht empfehlen. Die den Mitbericht erstattende Verwaltung, die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, schloss sich den Ausführungen der Berichterstatterin an und empfahl gleichfalls Ablehnung der Anträge. Desgleichen führte der Referent des Verkehrsausschusses aus, dass die Annahme des Antrages keineswegs im Interesse der bayerischen Müllerei und ebenso wenig im Interesse der bayerischen Landwirthschaft gelegen sei. Graf Zedlitz, der Oberpräsident der Provinz Hessen-Nassau, der seine Mitgliedschaft im Ausschuss der Verkehrsinteressenten beibehalten hat, widersprach der Anschauung, dass die Detarifirung von Getreide der Landwirthschaft Schaden bringen würde. Nach längerer Debatte beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig und die Tarifkommission mit allen gegen zwei Stimmen (Bayern, Württemberg) die Ablehnung des Antrages, durch den eine Vertheuerung der Mehlfracht um 33⅓ % herbeigeführt worden wäre.

— **Zur Leistungsfähigkeit des Wagenparks der preussischen Staatsbahnen** schreibt der „Voss. Zeitung" ein Eisenbahnfachmann: Die täglich veröffentlichten Nachweise über die Anforderung und Gestellung der Güterwagen für den Kohlen- und Koksverkehr im Ruhrgebiet bezeugen, dass trotz des bereits lebhaft entwickelten Herbstverkehres den Anforderungen des rheinischen Industriegebietes vollauf entsprochen werden konnte. Aber auch in den übrigen Industriezentren wie im allgemeinen vollzieht sich die Deckung des Wagenbedarfs ohne Störung und Schwierigkeit. An Eisenbahngüterwagen sind abgesehen von den auf Neubauten entfallenden Anschaffungen von Betriebsmitteln in den Jahren 1890/91 bis 1897/98 aus Betriebsfonds bezw. aus Anleihen im ganzen 17 585 Stück mehr beschafft worden, als ausgeschieden wurden. Die Statistik zeigt in den einzelnen Jahresabschnitten eine konsequent durchgeführte Steigerung der auf die Betriebslänge entfallenden Achsenzahl und daneben eine stetige Erhöhung des Ladegewichts. Die Stückzahl der auf je 10 km Betriebslänge entfallenden Achsen stieg von 158,5 auf 176,2, während das durchschnittliche Ladegewicht für die Achse von 5,1 t auf 5,93 t erhöht erscheint. In dem achtjährigen Zeitraum ist das gesammte Ladegewicht der Güterwagen von 1 992 169 auf 3 036 535 t, also um 52 % erhöht worden, während der Verkehr nur eine um 26 % vermehrte Bewegung des Wagenmaterials erforderte. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Staatsbahnverwaltung mit der am 1. Oktober v. J. eingeführten neuen Fahrplanordnung für die Güterzüge eine bemerkenswerthe Beschleunigung des Wagenumlaufes bereits erzielt hat, und weitere günstige Erfolge in dieser Richtung mit

der allmählichen Neubeschaffung geeigneteren Lokomotivmaterials zu erwarten stehen.

— Ueber die **Gestellung von Viehwagen** hat die Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr. unterm 14. d. Mts. an die Landwirthschaftskammer für die Provinz Ostpreussen folgendes Schreiben gerichtet: „Die Unzuträglichkeit der Lüftungsvorrichtung in den zur Pferde- und Füllenbeförderung gestellten Wagen beruht, wie wir mit Bezug auf die vor einiger Zeit an uns gelangte Beschwerde ergebenst mittheilen, keineswegs auf einem Mangel in der Bauart der Wagen, sondern findet ihre Erklärung in dem Umstande, dass zu den Verladungen nicht Viehwagen, sondern in den meisten Fällen gewöhnliche Güterwagen verwendet wurden. Wir haben inzwischen angeordnet, zur Pferde- und Füllenbeförderung ausschliesslich Viehwagen zu gestellen und ersuchen die Landwirthschaftskammer ergebenst, uns über die Erfahrungen, die seitens der Versender mit diesen Wagen gemacht werden, demnächst gefälligst Mittheilung zu machen."

— **Eisenbahnunfall im Teschtunnel.** Am 25. d. Mts. Abends um 9 Uhr 15 Minuten stiess der Güterzug 3576 mit einer Lokomotive auf der Strecke Elberfeld-Varresbeck-Düsseldorf im Teschtunnel zusammen. Die beiden Lokomotivführer und die beiden Heizer sowie der Zugführer des Güterzuges sind leicht verletzt, zwei Wagen zertrümmert, eine Maschine und drei Wagen weniger schwer beschädigt. Die Strecke war für die Nacht gesperrt, und der Betrieb wurde durch Umleitung der Züge über Vohwinkel-Gruiten aufrecht erhalten. Die Schuldfrage ist noch nicht aufgeklärt, die Untersuchung aber eingeleitet.

— **Stargard - Cüstriner Eisenbahn.** Einschliesslich des Soldiner Kreiszuschusses von 35 622 *M.* hat die Gesellschaft im abgelaufenen Geschäftsjahre eine Einnahme von 1 382 805 *M.* erzielt. Nach Abzug der Betriebsausgaben von 750 909 *M.*, der Zinsen mit 110 965 *M.* und der Rücklagen in den Rücklage- und den Erneuerungsbestand von 77 596 *M.* sowie der Schuldentilgungsausgaben von 13 000 *M.* verbleibt ein Ueberschuss von 430 334 *M.*, der folgende Verwendung findet: Eisenbahnsteuer 14 166 *M.*, 5,25 % Dividende auf die Stammprioritäten (i. V. 5 %), 6 % auf die Stammaktien (5,5 %), Bilanzrücklage 19 995 *M.*, Gewinnantheile 16 486 *M.* usw., Vortrag 17 186 *M.*

— Am 1. Oktober wird die **Nebenbahn Amorbach-bayerisch-badische Landesgrenze** (-Walldürn) mit der auf bayerischem Gebiete belegenen Station Schneeberg bei Amorbach endgültig dem Betriebe übergeben werden. Seit 20. d. Mts., an welchem Tage die auf badischem Gebiet belegene Anschlusslinie nach Walldürn eröffnet wurde (vergl. Nr. 72 S. 1184 d. Ztg), findet auf der Strecke bereits ein zeitweiser Betrieb statt.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August wurden bei einer Bahnlänge von 1 760,01 (1 759,99) km 2 909 959 Personen und 681 198 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 911 500 (1 764 999) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 630 200 (2 619 859) *M.*, aus sonstigen Quellen 308 000 (295 600) *M.*, zusammen 4 849 700 (4 680 358) *M.* Vom 1. April bis letzten August d. J. beträgt die Einnahme gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 1 190 873 *M.*

— In einer von der Generaldirektion der **badischen Staatseisenbahnen** veranstalteten Submission von 7 000 000 kg **Petroleum** wurde wiederum dem russischen Oel der Zuschlag ertheilt. Die Versuche, das russische Oel durch amerikanisches zu verdrängen, blieben ohne Wirkung. Die Verwaltung hielt an dem russischen Petroleum, nach den günstigen Erfahrungen, die sie seit sechs Jahren damit gemacht hat, auch diesmal fest und verlangte der Feuersicherheit wegen den höheren Entflammungspunkt von 26°. Hoffentlich folgen grössere Privatunternehmungen diesem Beispiel und befreien sich von den amerikanischen Monopolisten.

— **Der Nordexpresszug,** welcher bekanntlich zwischen Ostende und Berlin täglich, zwischen Berlin und Eydtkuhnen (-St. Petersburg) dagegen wöchentlich zweimal und zwar Donnerstags und Sonntags von Berlin, Mittwochs und Sonnabends von St. Petersburg abgelassen wird, soll demnächst auch einmal wöchentlich zwischen Berlin und Warschau über Frankfurt a. O.-Posen-Alexandrowo durchgeführt werden. Erstmals wird der Zug in Warschau am Sonnabend den 28. Oktober, in Berlin am Freitag den 3. November abgehen.

— **Frachtermässigungen anlässlich der Pariser Weltausstellung.** Die während der Pariser Weltausstellung gewährten Frachtermässigungen für Ausstellungsgüter sind nunmehr von der königlichen Eisenbahndirektion in Köln zusammengestellt. Diesen Vorschriften entnehmen wir folgende Einzelheiten: Die auszustellenden wie auch die zur Errichtung und Ausschmückung der Ausstellungsgebäude dienenden Gegenstände und Materialien geniessen auf den französischen Bahnen bei der Hinbeförderung eine Ermässigung von 25 %, bei der Rückbeförderung eine solche von 75 %; auf den nichtfranzösischen Bahnen in beiden Richtungen eine Ermässigung von 50 % der Fracht. Diese Vergünstigung bezieht sich jedoch nur auf die reine Streckenfracht, nicht auch auf die Bahnhofs-, Neben- und Stempelgebühren. Bezüglich der Haftung der Eisenbahnen finden das „Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" sowie die reglementarischen Bestimmungen der Tarifverbände Anwendung, in welchen auch die Artikel genannt werden, bei denen die Beförderung von Grenze zu Grenze erfolgen muss. Für Kunstgegenstände, wie Gemälde, Statuen, Gegenstände aus Erzguss und Antiquitäten gewähren die französischen Bahnen Ermässigung nur bei Aufgabe als Eilgut und zwar in der Weise, dass die Hinfracht ganz, eine Rückfracht dagegen gar nicht erhoben wird. In derselben Weise wird die Fracht für lebende Thiere berechnet. Bedingungen für die Gewährung dieser Frachtbegünstigungen sind: 1. Beibringung einer Bescheinigung des für die Ausstellung ernannten Reichskommissars darüber, dass die Gegenstände für die Weltausstellung bestimmt sind. 2. Frachtbrief und Sendung müssen mit Vermerken und Bezeichnung versehen sein, aus welchen die Bestimmung, Nummer der Zulassungsbescheinigung vom Aussteller, der Name des Absenders und Ausstellers, das Rohgewicht und ferner hervorgeht, dass die Sendung durchweg aus Ausstellungsgut besteht. 3. Die Fracht ist beim Hintransport vorauszubezahlen. Die Rückbeförderung, für die eine Aufgabefrist bis zum 1. Juni 1901 festgesetzt ist, findet auf dem Wege des Hintransportes und nur in Frachtüberweisung unter Aufgabe in einer Sendung an den Aussteller des Originalfrachtbriefes statt. Dieser Frachtbrief ist nebst einem vom Reichskommissar zur Sicherung des zollfreien Wiedereinganges nach Deutschland auszufertigenden Rücksendungsnachweis vorzulegen. Die Weiterbeförderung von den Pariser Bahnhöfen zum Ausstellungsgebiet übernehmen auf Antrag die Eisenbahngesellschaften. Sie erheben dafür einschliesslich der Be- und Entladung auch bei Benutzung eines Krahnes durchweg 10 Frcs. für die Tonne und haften nicht für den Schaden, der aus der mangelhaften Verpackung oder schlechten Beschaffenheit des Gutes entsteht. Gegenstände von weniger als 1 200 kg Gewicht werden mit Rollwagen, solche von 1 200 kg und darüber mit der Gürtelbahn und auf besonderen im Ausstellungsgebiet hergestellten Gleisen befördert.

— **Eisenbahndirektor Arthur Krüger** in Königsberg blickt am 1. Oktober auf eine 25 jährige Amtsthätigkeit als Mitglied der Direktion der **ostpreussischen Südbahn** zurück. Herr Krüger trat, wie die „Königsb. Hart. Ztg." schreibt, am 1. Oktober 1874 in die damals mit Rücksicht auf den russischen Anschluss verstärkte Direktion der ostpreussischen Südbahn als Mitglied ein. Er bearbeitete dort zunächst hauptsächlich juristische, Kassen- und Finanzangelegenheiten, erhielt aber bereits im Jahre 1880 das Tarifdezernat endgültig überwiesen. In Ausübung desselben hat er insbesondere durch Kartelverträge mit den anschliessenden russischen Bahnen, mit Danzig und Libau den Königsberger Handel nach Möglichkeit gefördert. Später gelang es im deutsch-russischen Handelsvertrage von 1894 seine Gedanken der Festlegung gleicher Tarifbildungsgrundsätze für Königsberg und Danzig mit Libau für Getreide, Flachs und Hanf zur Durchführung zu bringen. Im Jahre 1895 wurde Krüger zum Vorsitzenden der Direktion gewählt. Unter seiner Leitung wurde der Pregelbahnhof und das Elevatorlagerhaus, das von der ostpreussischen Südbahn in Gemeinschaft mit Königsberger Kaufleuten und Banken zur Gewinnung zeitgemässer Grundlagen für den Getreidehandel erbaut wurde, eröffnet; 1898 wurden die im Auftrage der Kreise Rastenburg und Sensburg erbauten und von der ostpreussischen Südbahngesellschaft betriebenen ersten ostpreussischen Kleinbahnen von 82 km dem Verkehre übergeben. Auch die Begrenzung der Höhe des Erneuerungsfonds der ostpreussischen Südbahn ist Krüger's Verdienst. Die aus der letzteren Maassnahme zu erwartende Besserung der Verhältnisse der ostpreussischen Südbahn hat es endlich ermöglicht, mit der schon beschlossenen und der Staatsaufsichtsbehörde zur Genehmigung vorliegenden Herabsetzung der Binnentarife auf die Sätze der Staatsbahnen vorzugehen. Es hat dadurch langjährigen berechtigten Wünschen des auf die Beförderung mit der ostpreussischen Südbahn angewiesenen Bezirkes Rechnung getragen werden können. Am 1. Oktober Abends 8 Uhr veranstaltet die Beamtenschaft der ostpreussischen Südbahn eine Festfeier im alten Schützenhause.

## Oesterreich-Ungarn.

— Bekanntlich war es in Oesterreich mit Rücksicht auf die parlamentarischen Verhältnisse nicht möglich, die zwischen den beiderseitigen Regierungen getroffenen **Vereinbarungen über das wirthschaftliche Verhältniss zwischen den beiden Reichshälften** der Beschlussfassung im Reichsrathe zu unterziehen und sind die einschlägigen Bestimmungen infolgedessen für Oesterreich auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867 nunmehr im Wege einer kaiserlichen Verordnung vom 21. September d. J. einseitig unter der Voraussetzung der Gegenseitigkeit in Vollzug gesetzt worden. Gleichartige Verfügungen sind für Ungarn durch Gesetzartikel XXX vom Jahre 1899 über die Ordnung der Zoll- und Handelsverhältnisse getroffen worden.

Danach wird das bisherige wirthschaftliche Verhältniss zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der ungarischen Krone — sofern bis zum Jahre 1903 ein Zoll- und Handelsbündniss im Wege der Vereinbarung nicht zustande kommt — bis Ende des Jahres 1907 aufrechterhalten.

Bezüglich des Eisenbahnwesens bleibt der bisherige Zustand, wie er durch Art. VIII des Zoll- und Handelsbündnisses geregelt war, aufrecht. Ausserdem werden durch übereinstimmende Durchführungsverordnungen der beiderseitigen Ressortminister jene Verfügungen hinsichtlich des Eisenbahnverkehres getroffen, welche sich nach den gemachten Erfahrungen und zur gegenseitigen Unterstützung des Aussenhandels der beiderseitigen Reichshälften als zweckmässig und wünschenswerth ergeben haben.

Für Oesterreich sind diese Durchführungsbestimmungen mit Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 22. September d. J. einvernehmlich mit dem Handelsministerium, für Ungarn mit Verordnung des Handelsministers vom 28. September erlassen worden. Danach sollen für die Gültigkeitsdauer der mit der kaiserlichen Verordnung vom 21. September d. J., bezw. durch den ungarischen Gesetzartikel XXX von 1899, erfolgten Regelung des wirthschaftlichen Verhältnisses zwischen den beiden Reichshälften hinsichtlich der Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten ausser dem Eisenbahnbetriebsreglement insbesondere auch die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehr, dann über den Transport explosiver Gegenstände unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im Einvernehmen mit der ungarischen Regierung abgeändert sein werden. Diese Uebereinstimmung der Vorschriften hat nicht nur hinsichtlich des Verkehres innerhalb der beiden Staatsgebiete, sondern auch für den Wechselverkehr zwischen denselben zu gelten. Eine einvernehmliche Abänderung hinsichtlich des Eisenbahnbetriebsreglements wird namentlich für den Fall solcher legislatorischer Maassnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, vorbehalten. Auch ist darauf hinzuwirken, dass die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tarif, Theil I, für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Uebereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation von den Bahnverwaltungen thunlichst aufrechterhalten und weiter entwickelt werde.

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene vorläufige Uebereinkommen in betreff der Eisenbahnen vom 29. Juli bezw. 21. August 1868 soll den seither geänderten Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Die beiderseitigen Staatsbahnen sind verpflichtet, für den über die Linien ihres Netzes nach dem Auslande transitirenden Güterverkehr des anderen Staates, in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen. Für solche direkte Tarife sollen während der im Eingang bezeichneten Zeitdauer hinsichtlich jener Artikel und Relationen, für welche derzeit ermässigte Antheile gegenüber dem normalen Tarife auf der betreffenden Strecke zur Tarifbildung gewährt werden, diese Antheile die Maximalantheile bilden. Die ermässigten Antheile sowie die betreffenden Artikel und Relationen sind im Einvernehmen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen — vorbehaltlich der Genehmigung durch die Ressortministerien — festzustellen. Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen. Im übrigen finden die im Schlussprotokoll zum Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891 zwischen Oesterreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche enthaltenen Bestimmungen auch für den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

Die für den Transit der Provenienzen des Auslandes auf den Staatsbahnlinien des einen Staatsgebietes der Monarchie gewährten Tarifermässigungen und Nachlässe dürfen während der vorhin bezeichneten Zeitdauer den gleichen Erzeugnissen des anderen Staatsgebietes auf der nach derselben Grenzstation zur Benutzung gelangenden Staatsbahnstrecke nicht vorenthalten werden, und ist der für die ausländische Provenienz nach der ganzen Länge der befahrenen Staatsbahnstrecke durchschnittlich ermittelte Einheitssatz dem Durchzugverkehr des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen.

Vorstehende Bestimmungen finden keine Anwendung auf solche Tarifmaassnahmen der österreichischen Staatsbahnen, welche hinsichtlich der zwischen den Grenzstationen Nowosielitza in der Bukowina und Moldau in Böhmen (diese Stationen inbegriffen) gelegenen Staatsbahnlinien getroffen werden, um Transporte russischer Herkunft im Transit nach Norddeutschland für die österreichischen Bahnwege zu gewinnen.

Sollte jedoch der Ausfuhrverkehr Ungarns nach Norddeutschland in jenen Artikeln, für welche diese Begünstigungen gewährt werden, es erheischen, so werden die beiden Regierungen in der Richtung in Verhandlung treten, dass auch in diesen Relationen die Transportbegünstigungen beziehungsweise Einheitssätze für den Transport der gleichartigen Artikel ungarischer Herkunft jenen der fremden Transporte gleichgestellt werden.

Mit der kaiserlichen Verordnung vom 21. September d. J. wurden für Oesterreich gleichfalls auf Grund einer Vereinbarung mit Ungarn Bestimmungen über die ab 1. Januar 1900 einzuführende statistische Erfassung des durch Eisenbahnen, durch Dampfschifffahrtsunternehmungen auf Binnengewässern, zur See und durch die Post bewerkstelligten Waarenverkehres getroffen, welcher sich zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern einerseits und den Ländern der ungarischen Krone andererseits abwickelt.

(In Ungarn wird schon seit einer langen Reihe von Jahren der Waarenverkehr mit Oesterreich statistisch erfasst, und zwar bezüglich der Sendungen nach Oesterreich auf Grund von Deklarationen der Absender, bezüglich der Sendungen aus Oesterreich auf Grund von Deklarationen der Adressaten.)

Nach diesen Bestimmungen sind denjenigen Waarensendungen, die aus dem Gebiete der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder in das Gebiet der Länder der ungarischen Krone übergehen, statistische Erklärungen beizugeben. Die Erhebung rücksichtlich der aus den Ländern der ungarischen Krone eintreffenden Sendungen erfolgt in der Regel auf Grund der diese Sendungen begleitenden Waarenerklärungsduplikate.

Zur Ausstellung der statistischen Waarenerklärungen sind bei Versendungen aus dem österreichischen Staatsgebiete, soweit nicht Ausnahmen hiervon festgesetzt werden, die Absender verpflichtet. Beim Eintreffen von Sendungen sind die Adressaten verpflichtet, die etwa geforderte Ueberprüfung der Waarenerklärungsduplikate vorzunehmen oder beim Fehlen von solchen eine statistische Erklärung abzugeben. Desgleichen kann in jenen Fällen, in welchen eine Sendung, mit einer statistischen Waarenerklärung versehen, an einem Bestimmungsorte anlangt, der nicht als wirklicher Abgabeort angesehen werden kann, die Weiterbeförderung durch eine Transportanstalt von der Beigabe einer neuen, jedoch gebührenfreien Waarenerklärung abhängig gemacht werden.

Die statistischen Waarenerklärungen bei der Aufgabe von Sendungen dürfen nur den Inhalt je eines Frachtdokumentes zum Gegenstande haben. Sie sind in der Regel in zweifacher Ausfertigung auszustellen; das eine Exemplar ist bei der Aufgabe einzuziehen, das zweite (das Duplikat) hat die in die Länder der ungarischen Krone übergehenden Sendungen dahin zu begleiten.

Die statistischen Erklärungen haben jedenfalls die Gattung, Menge und mit Ausnahme jener über Postsendungen auch das Herkunftsland der Waaren zu enthalten.

Die Transportanstalten dürfen Waarensendungen, denen die Befreiung von der Beigabe einer statistischen Waarenerklärung nicht ausdrücklich zuerkannt ist, in die Länder der ungarischen Krone ohne diese nicht befördern. Die Bedingungen, unter denen sie selbst ausnahmsweise die Ausfertigung von statistischen Waarenerklärungen bewirken können, sowie das von ihnen bei der Uebernahme, Behandlung und Vorlage von solchen oder deren Duplikaten zu beobachtende Verfahren werden durch die Regierung im Verordnungswege geregelt werden.

Jenen Unternehmungen, die sich gewerbsmässig mit dem Packetsammeldienste befassen, kann gegen jederzeitigen Widerruf und unter Vorbehalt entsprechender Kontrolvorkehrungen gestattet werden, an Stelle der Beibringung bei der Aufgabe jeder einzelnen erklärungspflichtigen, zum Packetsammeldienste gehörigen Sendung die erforderlichen statistischen Waarenerklärungen an das mit der Aufarbeitung der Waarenverkehrsstatistik betraute statistische Amt unmittelbar vorzulegen.

Im Falle eines Zweifels bezüglich der Richtigkeit der Waarenerklärungen oder der die Sendungen begleitenden Waarenerklärungsduplikate sind die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen berechtigt, die Angaben der Waarenerklärungen oder Duplikate durch Vergleichung mit dem Inhalte der Sendungen in Gegenwart des Aufgebers bezw. des Empfängers oder der Bevollmächtigten derselben und in Ermangelung solcher in Gegenwart von wenigstens zwei Zeugen zu prüfen und zu berichtigen.

Den amtlichen Organen, welche mit der Ueberwachung der bei den Transportanstalten zur Durchführung der ihnen hinsichtlich der Waarenverkehrsstatistik obliegenden Verpflichtungen getroffenen Einrichtungen betraut werden, sind die erforderlichen Auskünfte zu ertheilen, welche lediglich zu statistischen Zwecken zu dienen haben. Auch ist diesen Organen auf Verlangen Einsicht in die betreffenden Vormerkungen zu gewähren. Die Waarenerklärungen sowie deren Duplikate sind von den Transportanstalten und deren Angestelten als streng vertraulich zu behandeln.

Zur Bedeckung der Kosten dieser amtlichen Waarenverkehrsstatistik ist eine im Verordnungswege festzusetzende statistische Gebühr von den Ausstellern statistischer Waarenerklärungen oder von den Empfängern der in diese Statistik einbezogenen Sendungen zu entrichten.

Vorsätzlich oder aus grober Fahrlassigkeit begangene Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Waarenverkehrsstatistik unterliegen einer Ordnungsstrafe von 4 bis 100 Kr.

Abgesehen von den vorbesprochenen Bestimmungen der Ausgleichsverordnungen, welche unmittelbar das Eisenbahnwesen betreffen, sind auch die durch diese Verordnungen getroffenen Verfügungen über die Einführung der allgemeinen obligatorischen Rechnung in der Kronenwährung für die Eisenbahnen insofern von Interesse, als danach auch sie ab 1. Januar 1900 sich durchwegs der Kronenwährung bedienen, demnach insbesondere in dieser Währung Frachtberechnungen vornehmen, die Preise der Fahrkarten zum Ausdruck bringen und ihre Rechnungen führen müssen.

— Unter sämmtlichen österreichischen Eisenbahnen weist die **Südbahn** in diesem Jahre die grösste **Steigerung der Einnahmen aus.** Vom Januar bis gegen Mitte September wurden um 1 724 934 fl. mehr eingenommen als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Diese Erhöhung ergibt sich beinahe ausschliesslich aus der Steigerung des Frachtenverkehres, da von der Summe von 1 700 000 fl. nur 300 000 fl. auf den Personenverkehr entfallen. Die grosse Zunahme des Frachtenverkehres ist, wie die „Neue Freie Presse“ ausführt, auf zwei Ursachen zurückzuführen: einerseits auf die Bemühungen, den Seehafen von Triest zu heben und im Vereine mit einer günstigen Tarifpolitik den Verkehr über Triest zu lenken, andererseits auf eine erhöhte industrielle Thätigkeit, die sich auf verschiedenen Gebieten seit einiger Zeit bemerkbar macht. Während in früheren Jahren Baumwolle nur in sehr geringen Mengen über Triest ging, ist es jetzt gelungen, den grössten Theil der Baumwolltransporte über Triest zu leiten. Seiner Zeit stammten die unbedeutenden Ladungen Baumwolle die über Triest befördert wurden, aus Indien. Heute haben diese Zufuhren bedeutend abgenommen, und die österreichischen Fabriken arbeiten sehr viel mit amerikanischer Baumwolle. Während diese aber früher ihren Weg nicht über Triest nahm, ist es dank den fortgesetzten Bemühungen um die Hebung des Triester Hafens gelungen, den überwiegenden Theil der Baumwollsendungen nach Triest zu leiten. Ferner haben einzelne Textilfabriken mit Bezügen an Baumwolle aus Australien begonnen. Dann macht sich ein gesteigerter Transport in amerikanischen Hölzern für Wagenfabriken bemerkbar. Eine bedeutende Rolle spielt namentlich die erhöhte Thätigkeit der Eisenindustrie. Die an der Südbahn gelegenen Unternehmungen dieser Art haben sich theils der Zahl nach vermehrt, theils den Kreis ihres Thätigkeit erweitert. Der erhöhte Verbrauch an Roherzeugnissen, an Halb- und Ganzfabrikaten bedingt einen viel stärkeren Frachtenverkehr der Südbahn als in früherer Zeit. Von ganz besonderer Bedeutung sind auch die Kohlen- und Kokstransporte für verschiedene industrielle Unternehmungen, namentlich für jene der Montanindustrie. Die Südbahn hat bedeutende Kohlen- und Kokstransporte für die Alpine Montangesellschaft zu führen, die wohl noch eine Steigerung erfahren dürften, wenn die neuen Anlagen der Gesellschaft einmal vollendet sein werden. Auch der Transitfrachtenverkehr zwischen Italien und Deutschland, der seinen Weg über Tirol nimmt, spielt eine Rolle. Der Verkehr aus Ungarn zeigt zur Zeit gleichfalls einige Lebhaftigkeit. Die Rückwirkung der gesteigerten Thätigkeit der Industrie für die Südbahn aussert sich auch darin, dass sie fortwährend neue Industriegleise legen muss, deren Zahl heute in einem Monate oft bedeutender ist als früher im Laufe eines halben oder ganzen Jahres. Das Verhältniss der Steigerung der Einnahmen zur Steigerung der Ausgaben stellt sich überdies jetzt wesentlich günstiger als im Vorjahre.

— Um den Verkehr zwischen der Adria und den bosnisch-hercegovinischen Ländern und umgekehrt zu erleichtern und zu heben, hat der Oesterreichische Lloyd im Vereine mit den bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen unter dem Titel **„Adriatisch-bosnisch-hercegovinischer Reiseverkehr“** die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften beschlossen; diesem Verkehre sind auch die ungarisch-croatische Dampfschifffahrtgesellschaft, die Ragusea-Dampfschifffahrtgesellschaft und mehrere andere Dampfschiffrhedereien beigetreten. Die Endpunkte sind Triest, Fiume, Pola oder Abbazia einerseits und Bosnisch-Brod oder Doberlin andererseits; der Uebergangspunkt von den See- zu den Landstrecken oder umgekehrt ist Metkovich. Die Fahrscheine theilen sich in solche für Benutzung der Dampfer und in solche für die bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen und Postwagen. Ausserdem werden Hotelscheine für Aufenthalt und Verpflegung im Hotel „Imperial“ in Ragusa und in den landesärarischen Hotels in Mostar, Jablanica a. N., Bad Ilidze und Jajce ausgegeben. Zur grösseren Bequemlichkeit der Reisenden werden bereits zusammengestellte Fahrscheinhefte mit Gültigkeitsdauer von 45 Tagen für Reisen von Triest, Fiume, Pola oder Abbazia über Cattaro und Gravosa nach Metkovich, Sarajevo, Lasva, Jajce und Bosnisch-Brod ausgegeben. Der Verkehr tritt mit 1. Oktober d. J. ins Leben.

— **Versicherungspflicht der Eisenbahnbetriebe.** Nach einer Entscheidung des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes sind gemäss den zur Zeit geltenden Satzungen der berufsgenossenschaftlichen Versicherungsanstalt der Eisenbahnen nur die eigentlichen Eisenbahnbetriebe (nebst Hilfsbetrieben) bei dieser Anstalt zu versichern, nicht aber solche fremdartige Betriebe, welche nur durch das zufällige persönliche Moment, dass sie einer juristischen Person gehören, welche gleichzeitig auch eine Eisenbahnunternehmung betreibt, mit der letzteren verknüpft sind. Der von einer Eisenbahnunternehmung geführte Betrieb einer Maschinenfabrik, welche sich nicht ausschliesslich und nicht einmal überwiegend mit der Herstellung der Betriebsmittel für eine bestimmte Eisenbahnunternehmung beschäftigt, erscheint nicht als ein Hilfsbetrieb dieser letzteren, sondern als ein selbständiges gewerbliches Unternehmen und haben hiernach die Bediensteten einer solchen Maschinenfabrik der territorialen Unfallversicherungsanstalt als Mitglieder anzugehören.

— **Kartell der ungarischen Wagenfabriken.** Wie aus Budapest gemeldet wird, haben die fünf in Ungarn bestehenden Wagenfabriken, die Aktiengesellschaft Ganz & Cie., die Gesellschaft „Danubius“, die Weitzer'sche Wagenfabrik in Arad, die Schlick'sche Wagenfabrik und die Wagenaktiengesellschaft in Raab, kürzlich für die Dauer von drei Jahren eine Vereinbarung abgeschlossen, laut welcher die vorkommenden Wagenbestellungen zwischen den genannten Unternehmungen nach einem bestimmten Schlüssel aufgetheilt werden sollen.

— Da der Bau und die Betriebseinrichtung der mit elektrischer Kraft zu betreibenden **Lokalbahn Budapest - Budafok** so weit vorgeschritten ist, dass die Bahn dem Betriebe übergeben werden kann, so hat der ungarische Handelsminister die sofortige Vornahme der technisch-polizeilichen Begehung angeordnet. Die neue Linie ist namentlich für die Versorgung Budapests mit Molkereierzeugnissen und Gemüsen von Bedeutung.

— Der ungarische Handelsminister hat der Direktion der **Lokalbahn Budapest-Szent Lörincz** im Sinne der in der Frage der Umgestaltung des bisherigen Dampfbetriebes auf elektrischen Betrieb stattgehabten Verhandlungen die Bewilligung zur sofortigen Ausführung der projektirten Arbeiten ertheilt.

— **Die Aktiengesellschaft zur Verwerthung österreichischer und ungarischer Patente Th. Langer** hielt dieser Tage in Budapest eine ausserordentliche Generalversammlung, auf deren Tagesordnung die „Entfernung des Direktionsmitgliedes Theodor Langer von dieser seiner Stelle“ stand. Dem Antrage der Direktion gemäss beschloss die Generalversammlung — abgesehen von den von Langer persönlich vertretenen Stimmen — mit Stimmeneinhelligkeit, Th. Langer seiner Stelle zu entheben, und wies gleichzeitig die neu zu wählende Direktion an, mit allen zu Gebote stehenden Mitteln den Ersatz des seit Begründung der Gesellschaft infolge der Wirksamkeit des Herrn Langer erlittenen Schadens anzustreben.

— Am 1. d. Mts. ist die 23,02 km lange **Lokalbahn Körmend-Németujvár** mit den Stationen Pinka-Mindszent, Strém, Orbánfalu und Nemetujvár eröffnet worden. Die Station Orbánfalu ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen Stationen sind für den Gesammtverkehr eingerichtet. Die Lokal-

bahn ist vollspurig, Eigenthum einer Aktiengesellschaft, schliesst in Station Körmend an die Linie Szombathely-Fehring der ungarischen Staatsbahnen an, in deren Verwaltung sie steht und ist der Betriebsleitung in Szombathely (Centrale) unterstellt.

— Am 6. d. Mts. ist die vollspurige, 11,69 km lange Flügellinie **Nyitra = Jablonicz - Brezova** mit den Stationen Hradist und Brezova für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Linie ist Eigenthum der Magyar-Eszakuyugatier (ungarischen Nordwest-)Lokalbahn-Aktiengesellschaft und schliesst in Nyitra= Jablonicz an die Linie Nagy=Szombat-Kutti der gleichen Lokalbahn an. Sie wird durch die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verwaltet und ist der donaulinksseitigen Betriebsleitung in Budapest unterstellt.

## Rumänien.

— Wie die „Roumanie" meldet, soll in Bukarest für den **deutsch-rumänischen Orientverkehr** ein deutsch-rumänisches **Reisebüreau** errichtet werden, welches hauptsächlich die Pflege der Verbindung Berlin-Bukarest-Kairo sich zur Aufgabe machen will, wobei man insbesondere ins Auge fasst, dass Aegypten von Jahr zu Jahr immer mehr als Winterstation von zahlreichen Reisenden aus Deutschland aufgesucht wird, denen nun durch die Fahrt über Bukarest eine sehr starke Wegabkürzung geboten werden soll. Es liegt diesen Projekten folgende Berechnung zu Grunde: Die Fahrt von London mit dem Ostendeexpresszug über Wien nach Triest und von da nach Alexandrien dauert 140 Stunden; die Fahrt von London nach Alexandrien über Marseille dauert 132 Stunden; die Fahrt von London über Brindisi nach Alexandrien dauert 130 Stunden; die Fahrt über Hamburg-Berlin-Bukarest-Konstanza-Konstantinopel nach Alexandrien wird nur 115 Stunden in Anspruch nehmen. Um den Schiffsverkehr auf der Linie Konstanza-Alexandrien zu vervollkommnen, lässt die rumänische Seebehörde zwei neue Schiffe in Glasgow bauen, die mit einer Fahrgeschwindigkeit von 18 Seemeilen verkehren sollen. Man rechnet darauf, dass einerseits die Bequemlichkeit der Luxuszüge, andererseits die Vorzüge einer verhältnissmässig kurzen Meerfahrt, die Gelegenheit, durch den Bosporus am Tage fahren zu können, nicht nur von den 95 000 Reisenden, welche alljährlich von Alexandrien aus mittelst der Luxuszüge ihren Weg nach Europa nehmen, einen ansehnlichen Theil auf den rumänischen Weg ablenken wird, sondern auch, dass durch diese neue Verbindung eine wesentliche Verstärkung des Verkehres nach Rumänien überhaupt erzielt werden wird.

## Vereinsausland.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Wie der „B. B.-Ztg." aus Mailand berichtet wird, bevollmächtigte der italienische Bautenminister die Südbahn angesichts der zu erwartenden Verkehrssteigerung in der bevorstehenden Weinernte, sich einstweilen 800 Güterwagen leihweise zu beschaffen. In der nächsten Woche gelangen zur internationalen Verdingung bei der vorgenannten Bahn 650 Güterwagen, bei der Mittelmeerbahn 36 Lokomotiven und 643 Güterwagen.

— **Die Strassenbahn in Sevilla** ist durch die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin für elektrischen Betrieb umgebaut und gleichzeitig wesentlich erweitert worden. Die Eröffnung des neuen Betriebes fand auf der ersten Hauptstrecke am 11. d. Mts. statt. Die Bauausführung war wegen der ausserordentlich engen und gewundenen Strassen sowie der ganz ungewöhnlichen Bauart der Häuser mit vielen Schwierigkeiten verknüpft, denen aber durch besondere Bauart der Motorwagen bezw. entsprechende Aufhängung der elektrischen Oberleitung begegnet werden konnte. Waren anfangs sowohl Behörden wie Publikum dem Projekte des elektrischen Bahnbetriebes durchaus abgeneigt gewesen, so erfreut sich die Anlage bereits jetzt ausserordentlicher Beliebtheit der Andalusier, dank der bequemen, geschmackvollen Einrichtung der Fahrzeuge sowie der Regelmässigkeit und Zuverlässigkeit des Betriebes. Die Stromzuführung ist durchweg oberirdisch, den Betriebsstrom liefert das gleichfalls seitens der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft ursprünglich nur für Beleuchtungszwecke erbaute Elektrizitätswerk zu Sevilla. Eigenthümerin der Bahn ist die Sevilla Tramway's Company, Limited.

— **Bulgarische Bahnen.** In einer Unterredung mit einem Wiener Zeitungsberichterstatter hat der bulgarische Minister Natchovits, der als die wirthschaftliche Seele des bulgarischen Kabinets gilt, sich über die Finanzlage des Landes ausgesprochen und deren Verschlechterung auf den Umstand zurückgeführt, dass man zu viel für öffentliche Bauten ausgegeben habe. Ausser der 310 km langen türkischen Bahnlinie werde das Land bald 1 500 km Eisenbahnlinien besitzen, die den Weg zu seinen beiden grossen Zukunftshäfen erschliessen. Eine dieser Bahnen habe ein Betriebsdefizit, einzelne Strecken dagegen trügen 2,5—3 %. Im Interesse dieser Bahnen habe man zu harten Bedingungen drei Anleihen abschliessen müssen. Das frühere Ministerium habe die Grenzen seines Bauprogrammes zu weit gezogen und mehr den Wunsch einflussreicher Abgeordneter als das Bedürfniss des Landes entscheiden lassen. Jetzt habe man energische Umkehr vollzogen, das Eisenbahnprogramm werde nur das Nöthigste berücksichtigen. Nach Fertigstellung der in Angriff genommenen Linien werde das Eisenbahnnetz Bulgariens für absehbare Zeit ausreichend sein.

— Dieser Tage hat die Wladikawkas Eisenbahn die Genehmigung erhalten, zum Bau des **zweiten Gleises auf der Theilstrecke Noworossiisk-Jekaterinodar** zu schreiten, da diese Theilstrecke mit der Verbindung des Hafens von Noworossiisk mit der Wolga bei Zarizyn den Verkehr nicht mehr zu bewältigen imstande war. Namentlich empfindlich wurde die geringe Leistungsfähigkeit der Theilstrecke Noworossiisk-Jekaterinodar, nachdem auch der Verkehr auf der Theilstrecke Besslan-Petrowsk-Derbent lebhafter wurde. Ausserdem steht die Verbindung mit Baku in allernächster Zeit auch schon in Aussicht.

— **Regelmässige Personenbeförderung auf der transkaukasischen Bahn.** Am 21. August/2. September passirte der erste durchgehende Dienstzug die Strecke von Petrowsk-Dagestanski bis zur Station Baladshary der transkaukasischen Eisenbahn. Im Oktober soll der regelmässige Personenverkehr auf der Bahn eröffnet werden.

— Der grosse Krach, der in Russland z. Z. viele Eisenbahn- und industrielle Unternehmungen in seinen Kreis gezogen hat und namentlich von Moskau ausgeht, hat zur Folge gehabt, dass auch einzelne unsaubere Geschäftsführungen an die Oeffentlichkeit gedrungen sind, die kaum für möglich gehalten werden konnten. Unter anderem ist namentlich auch die **Moskau-Jarosslaw-Archangel Eisenbahngesellschaft** schwer durch die Unredlichkeit der leitenden Personen geschädigt worden.

Der „Grashdanin" behandelte in einem „Tagebuch"-Artikel das „Panamino" auf der genannten Bahn und sagte, dass die Abrechnungen der Mamontow'schen (Mamontow ist Präsident des Verwaltungsrathes der genannten Eisenbahngesellschaft) Unternehmungen von der Reichskontrole revidirt und bestätigt wurden. Während dessen bargen sich in diesen Abrechnungen seit Jahren unglaubliche Unregelmässigkeiten, die darin bestanden, dass mehrere Millionen der Jarosslawer Bahn — es handelt sich um 3—4 000 000 R. — die in den Abrechnungen als Baarbestand verzeichnet waren, seit Jahren nicht mehr vorhanden und unwiederbringlich von anderen Unternehmungen Mamontow's verschlungen waren.

Auf diese Ausführungen des „Grashdanin" erlässt die Reichskontrole folgende Erklärung: „Die von der Verwaltung der Moskau-Jarosslaw-Archangel Bahn zu anderen Unternehmungen verwendeten Millionen sind dem Baufonds entnommen. Die Reichskontrole hat nur die Betriebsumsätze der Privatbahnen zu kontroliren, während die Verwendung des Baufonds der Reichskontrole nicht untersteht. Obgleich die Reichskontrole demnach weder durch das allgemeine Gesetz, noch durch die Bestimmungen der Statuten der betreffenden Eisenbahngesellschaft zur Revision der Abrechnungen verpflichtet war, so regte sie doch die Frage über die Revision der Bauausgaben an, da sie im Jahre 1898 erfuhr, dass diese Ausgaben höher gebucht, als thatsächlich geleistet worden. Es wurde eine aus Vertretern der Reichskontrole, des Finanzministeriums und des Ministeriums der Verkehrsanstalten bestehende Kommission ernannt, die bei der Durchsicht der Abrechnungen über die Verausgabung des Baufonds auf derartige Unregelmässigkeiten stiess, dass die Ergebnisse sofort vom Reichskontroleur der Staatsanwaltschaft mitgetheilt wurden. Augenblicklich ist die Angelegenheit einem Untersuchungsrichter für besonders wichtige Angelegenheiten überwiesen worden."

Diese Erklärung erstickt den letzten Funken von Zweifel, den man in Bezug auf die ungeheuerlichen Durchstechereien in der Verwaltung der Moskau-Jarosslaw-Archangel Bahn hegte. Aber sie haben leider noch sehr schwerwiegende Folgen nach anderer Richtung gehabt, denn die Aufdeckung der vorgedachten Unregelmässigkeiten hat der Regierung Veranlassung gegeben, die bisherigen, mit der Moskau-Jarosslaw-Archangel Eisenbahngesellschaft geführten Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von Perm über Wjätka nach St. Petersburg abzubrechen und wie verlautet den Bau der Bahn auf 2 Jahre von der Tagesordnung ganz abzusetzen. Damit werden aber die

Interessen von St. Petersburg schwer getroffen, weil die jahrelangen Bemühungen der zweiten Residenz, eine möglichst direkte Verbindung mit der sibirischen Bahn zu erhalten, damit durchkreuzt worden sind.

— **Zugberaubung in Nordamerika.** Am 2. Juni d. J. wurde der Post- und Expresszug der Union Pacificbahn um 2 Uhr Nachts etwa 2,4 km westlich von der Station Wilcox im Staate Wyoming durch Haltsignal zum Stehen gebracht. Sechs bewaffnete Räuber bestiegen den Zug, sprengten den Geldschrank im Packwagen, wobei dessen Obertheil fast ganz zerstört wurde, stiegen dann auf die Lokomotive und fuhren von dannen, nachdem sich hinter sich auch noch die Fahrbahn einer Brücke mit Dynamit gesprengt hatten. Der Lokomotivführer war durch einen Schlag auf den Kopf betäubt worden, sonst wurde niemand bei dem Ueberfall verletzt. Die „Railway and Enginneering Review“ vom 26. August d. J. bringt eine bemerkenswerthe Abbildung des zerstörten Wagens, aus der man ersehen kann, wie gründlich die Räuber zu Werke gegangen sind. Leider sind alle Schritte zu deren Ergreifung bisher ohne Erfolg geblieben, obgleich zeitweilig bis zu 100 Personen unter Führung der kundigsten Pfadfinder des Felsengebirges an der Verfolgung theil genommen haben. Vier Tage nach der Zugberaubung gelang es zwar, die Räuber einzuholen. Es kam zu einem förmlichen Feuergefecht, in dem jedoch keiner der Räuber, wohl aber ein Polizeibeamter getödtet wurde. Mehrfalls war man nahe daran die Verbrecher zu fassen; trotzdem gelang es ihnen doch, ihre Spur allmählich so zu verwischen, dass die Verfolgung schliesslich als aussichtslos aufgegeben wurde. Die Eisenbahnverwaltung hat auf jeden Kopf — lebendig oder todt — 8 000 ℳ, die Regierung weitere 4 000 ℳ ausgesetzt. Die aus der Indianerzeit stammende Romantik des „wilden Westens“ scheint, nach solchen Vorkommnissen zu urtheilen, noch nicht ausgestorben zu sein!

— Im letzten Rechnungsjahre hat die Ausfuhr der **Vereinigten Staaten von Nordamerika an Lokomotiven** weiterhin zugenommen, sie stieg von 3 900 000 D. in 1897/98 auf 4 700 000 D. in 1898/99.

## Allgemeines.

— **Die Lüftung der in der Fahrt begriffenen Eisenbahnwagen.** In der „Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins“ (1899, Seite 492) hat Dr. A. Hinterberger den Vorschlag gemacht, an der Stirnseite der Lokomotive Reinluft zu entnehmen und von hier in einer Rohrleitung den einzelnen Wagenabtheilen zuzuführen, weil diese Art der Lüftung die einzige Möglichkeit biete, den Zutritt von Rauchgasen, Staub und Abluft der Wageninsassen zu vermeiden. Die Rohrleitung soll oberhalb der Wagen geführt werden, in jedem Abtheil eine Abzweigung nach unten zu den Heizrohren erhalten um die Luft vorzuwärmen, und dann wieder hinauf zur Decke des Wagens führen, von wo die Ausströmung durch viele kleine Oeffnungen ohne irgend eine Belästigung der Reisenden bewirkt werden kann. Daran reihen sich mehrere weitere, demselben Zwecke dienende Maassnahmen, auf die wir hier nicht näher eingehen wollen. Diesen Vorschlägen stimmt H. Chr. Nussbaum in der Wochenausgabe der „Zeitschrift für Architektur und Ingenieurwesen“ (1899, Seite 603) im allgemeinen zu; er hat jedoch Bedenken gegen die Luftleitungen auf den Wagendecken, will sie vielmehr unter dem Boden der Wagen anordnen, damit die Kuppelungen leichter bedient werden können. Daran reiht er einige weitere Vorschläge zur Vereinfachung der Ausführung des Hinterberger'schen Grundgedankens. Wegen der Einzelheiten der beiden Aufsätze müssen wir auf die angegebenen Quellen verweisen; wir möchten aber der Meinung Ausdruck geben, dass es wohl der Mühe lohnen würde, auf dem angegebenen Wege — wenn auch natürlich zunächst nur versuchsweise — die Bekämpfung der oft geradezu unleidlichen Staub- und Aschenplage aufzunehmen. Ob das Problem so leicht und rasch zu lösen sein wird, wie die Genannten anzunehmen scheinen, bleibt abzuwarten. Inzwischen ist es vielleicht nicht überflüssig auf ein ziemlich einfaches Mittel hinzuweisen, das freilich nur in beschränktem Grade Abhilfe gewährt. Es besteht darin, die Fenster auf der Windseite zu öffnen, auf der Gegenseite aber möglichst geschlossen zu halten. Hierbei kann ein übermässiger Durchzug nicht entstehen, wohl aber wird auf der Windseite vorzugsweise reine Luft eintreten, einen kleinen Ueberdruck im Innern der Abtheile erzeugen und dadurch den Eintritt von Staub und Rauchgasen durch die sonst etwa vorhandenen kleinen Oeffnungen erschweren. Bekanntlich pflegt das reisende Publikum aus Unkenntniss der in Betracht kommenden physikalischen Gesetze und aus Besorgniss vor Zugluft gerade entgegengesetzt zu verfahren, d. h. es schliesst die Fenster der Windseite und öffnet diejenigen der Gegenseite. Der Erfolg hiervon ist der, dass durch die heftigen Wirbelbewegungen der Luft auf der letzteren Seite die gerade dort besonders stark mit Staub und Aschentheilen beladene Luft durch die Fenster in das Wageninnere getrieben wird. Dabei wird also das Entstehen von Zugluft keineswegs ganz vermieden. Von der Richtigkeit der hier dargelegten Anschauungen kann man sich besonders augenfällig überzeugen, wenn der Zug mit hinreichend kräftigem Seitenwind fährt. Bei Windstille und mehr von vorn oder von hinten wehendem Winde tritt der Unterschied nicht so klar in die Erscheinung; dann ist das angegebene Mittel aber natürlich auch mehr oder weniger wirkungslos. Z.

## Bücherschau.

— **Taschenbuch zum Abstecken von Kreisbögen mit und ohne Uebergangskurven für Eisenbahnen, Strassen und Kanäle.** Mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung bearbeitet von O. Sarrazin und H. Oberbeck. 10. Auflage. Berlin 1899. Verlag von Julius Springer. X und 73 S. Einleitung. 198 S. Tabellen klein 8°. Preis gebunden 3 ℳ.

Seitdem die bekannten Sarrazin-Oberbeck'schen „Kurventabellen“ an dieser Stelle zum letzten Male ausführlicher besprochen wurden (Jahrg. 1890 S. 881 d. Ztg.), hat das Werkchen fünf neue Auflagen erlebt. Vor kurzem ist die zehnte Auflage erschienen, so dass das Buch nunmehr auch seine „Jubelausgabe“ hat. Grössere Aenderungen grundlegender Art sind nicht vorgenommen, was bei einem in so umfassender Anwendung stehenden und bei fast allen deutschen und zahlreichen ausländischen Bahnen eingeführten Buche dieser Art auch seine schweren Bedenken hätte. Dagegen ist es den seitherigen Erfahrungen und Fortschritten, die in Bezug auf gute Gleislage, auf die Herstellung zweckentsprechender Ueberhöhung und Spurerweiterung in den Gleiskrümmungen bei uns oder im Auslande gemacht sind, aufmerksam gefolgt. So ist man z. B. auf Grund der in Deutschland, Frankreich und England angestellten Beobachtungen und Versuche in neuerer Zeit von den früher sehr weitgehenden Ueberhöhungen des äusseren Schienenstranges zurückgekommen. Demgemäss sind bei verschiedenen Verwaltungen von den früheren abweichende Formeln für das Maass der Ueberhöhung aufgestellt worden. So gibt das „Oberbaubuch“ der preussischen Staatsbahnen vom Februar 1895 für die Ueberhöhung auf Haupt- und Nebenbahnen das in Metern ausgedrückte Maass $h = v : 2r$, worin $v$ die in der betreffenden Gleiskrümmung gestattete grösste Zuggeschwindigkeit in Stundenkilometern, $r$ den Krümmungshalbmesser in Metern bedeutet. Die grössten Werthe ergeben sich hiernach bei Halbmessern von 1 000 m herab bis zu 180 m nur zu 45 bis 110 mm, bei 150 m Halbmesser zu höchstens 100 mm und bei 100 m zu 75 mm. Auch für die Spurerweiterung in Bahnkrümmungen ist in demselben Oberbaubuche für die preussischen Staatsbahnen eine aus Erfahrung und Versuchen hergeleitete einschränkende Formel gegeben ($e$ in Millimetern, $r$ in Metern), $e = (1\,000 - r)\,2 : 30\,000$, nach der die Ausführung jetzt bewirkt wird. Beide neue Formeln sind in der vorliegenden zehnten Auflage neben den bisher gebräuchlichen jetzt berücksichtigt worden. — Es wäre überflüssig, dieser Besprechung des allgemein bekannten und geschätzten Werkchens noch eine Empfehlung beizufügen. Z.

## Berichtigung.

— Die in Nr. 70 d. Ztg. enthaltenen Mittheilungen über eine Tagung des IV. internationalen Kongresses für Binnenschifffahrt beziehen sich auf **den IV. Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt,** der in Budapest (nicht in Wien) tagte.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.**

Die 10,763 km lange Strecke Waldürn-Landesgrenze bei Amorbach der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen, welche am 20. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die am 25. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,87 km lange Strecke Haidhof-Burglengenfeld der königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner sind die Strecken Jellova-Kreuzburg O. S. (25,092 km), Morgenroth-Borsigwerk (6,211 km) und Morgenroth-Beuthen O. S. E. (7,815 km), welche am 1. Oktober d. J. seitens der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz dem öffentlichen Verkehre übergeben werden sollen, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten. Gleichzeitig ist von demselben Tage ab die bisherige Strecke Morgenroth-Beuthen (7,77 km), welche bis dahin eine andere Linienführung hatte, den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz abgerechnet.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Alt-Hüttendorf und Joachimsthal an der Bahnstrecke Britz-Fürstenberg i/M. gelegene Haltestelle Werbellinsee, welche bisher nur dem Güterverkehr in Wagenladungen diente, auch für die Abfertigung von Personen und Gepäck eröffnet werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Sátoralja-Ujhely-Csap, zwischen den Stationen Sátoralja-Ujhely und Szomotor, von der ersteren 7,5 und von der letzteren 4,1 km entfernt gelegene Station Bodrog-Szerdahely, welche bisher als Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 20. September d. J. auch für den gesammten Eil- und Frachtgutverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere können in dieser Station weder aufnoch abgegeben werden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3607 vom 20. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Herausgabe eines Verzeichnisses der Strecken mit starken Neigungen, für welche Bremswagen zu verwenden sind (abgesandt am 26. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Die Eröffnung des Betriebes auf der vollspurigen Nebeneisenbahn Königsbrück-Schwepnitz.**

Am 1. Oktober d. J. wird die eingleisige, vollspurige Neubaulinie

Königsbrück-Schwepnitz

für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Der Betrieb wird nach Maassgabe der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892“ erfolgen.

Die Beförderung erfolgt auf Grund der „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.“

Die auf der neuen Linie verkehrenden Personenzüge sind in den am gleichen Tage in Kraft tretenden Winterfahrplan 1899/1900 mitaufgenommen; im Bereiche der neuen Linie werden diese Züge auch noch durch Plakate bekannt gemacht.

Die Tarife für die Personen- und Gepäckbeförderung werden auf den neuen Verkehrsstellen ebenfalls ausgehängt.

Die Entfernungen für die Haltestelle Schwepnitz sind in dem bei allen Güterverkehrsstellen zu erlangenden „Nachtrag VII zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr“ enthalten.

Ueber den beschränkten Güterverkehr auf den Verkehrsstellen Königsbrück Haltestelle, Weissbach b. Königsbrück und Schmorkau b. Königsbrück geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Dresden, den 28. September 1899. (2584)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 19 d. Mts. wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass der Haltepunkt Oberwinter am 1. Oktober d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von 50 kg eröffnet wird.

Köln, den 25. September 1899. (2585)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Oktober d. J. wird der auf der Bahnstrecke Zinten-Heilsberg zwischen Sallwarschienen und Heilsberg gelegene Haltepunkt Neuendorff bei Heilsberg für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Zinten-Heilsberg und nach der Eröffnung der Strecke Heilsberg-Rothfliess mit den Stationen dieser Strecke eröffnet.

Die Abfahrtzeiten der Züge von Neuendorff bei Heilsberg sind in dem vom 1. Oktober d. J. gültigen Fahrplan aufgenommen.

Gepäckstücke werden von Neuendorff bei Heilsberg unabgefertigt mitgenommen. Etwaige Fracht hierfür wird auf der Endstation erhoben.

Königsberg, den 21. Sept. 1899. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1899 wird die an der Strecke Gerdauen-Angerburg belegene für den Personen-, Gepäck- und Güterwagenladungsverkehr bereits bestehende Haltestelle Wandlacken auch für den Eil- und Frachtstückgut sowie Leichen-, Thier- und Fahrzeugverkehr eröffnet. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in Wandlacken nicht abgefertigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i. Pr., 23. Sept. 1899. (2587)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober d. J. wird der im diesseitigen Bezirk an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cüstrin zwischen den Stationen Podelzig und Kietz belegene Haltepunkt Reitwein in eine Haltestelle umgewandelt und mit der Befugniss zur selbständigen Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren in den Gruppentarif I (Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i. Pr.), die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und in den oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif sowie in den Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 25. September 1899. (2588)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Güterverkehr.

**Rumänisch - norddeutscher Eisenbahnverband**

Theil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt für die Beförderung von Retortenkohlen (Retortenkoks aus Leuchtgasfabriken) nach Hannover und Linden von Bucarest-Filaret ein Frachtsatz von 606 Centimes, von Bucarest-Nordbhf. ein Frachtsatz von 603 Centimes für 100 kg in Geltung.

Breslau, den 25. September 1899. (2589)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen** (normalspurige Linien).

Am 1. Oktober 1899 tritt der Nachtrag III zum Binnengütertarif für normalspurige Linien, Theil II vom 1. Oktober 1898 in Kraft.

Er enthält 1. eine Ergänzung der besonderen Tarifvorschriften; 2. eine Aenderung des Nebengebührentarifs, die jedoch erst am 15. November d. J. Gültigkeit erlangt; 3. Aenderungen der Tariftabellen und 4. eine Ergänzung des Umkartirungstarifs.

Abzüge des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 28. September 1899. (2590)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

**Saarbrücken-Main-Neckarbahn Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird für den Versand von Steinkohlenasche, Steinkohlenkoksasche und Kokeklein (Cinders) von den Stationen Dillingen (Saar) und Quint des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken nach den Stationen Bensheim und Darmstadt (Hauptbahnhof) der Main-Neckarbahn in obengenanntem Verkehr ein neuer Ausnahmetarif Nr. 6a eingeführt.

Der Frachtberechnung werden die im Kilometerzeiger angegebenen Entfernungen und die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) zu Grunde gelegt. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2591)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Septbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. treten Ausnahmefrachtsätze von Falkenberg i. d. M. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen für gebrannte Steine (Mauersteine, Dachsteine, Thonsteine, Lehmsteine, Chamottesteine und feuerfeste Steine) — Ausnahmetarif 5a — in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 21. September 1899. (2592)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. wird die Theilstrecke Bünde-Rahden der Neubaustrecke Bünde-Sulingen-Bassum mit den Stationen Bieren-Rödinghausen, Holzhausen (Westfalen), Lübbecke, Gestringen und Rahden des Direktionsbezirks Münster als vollspurige Nebenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Mit dem gleichen Tage werden die genannten Stationen in den Gütertarif für den westdeutschen Privatbahnverkehr aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 27. Sept. 1899. (2593)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif**
Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. gelangen für die Beförderung von Malzkeimen usw. (Ausnahmetarif Nr. 35) zwischen Redl-Zipf einerseits, Grafing, den Münchener Bahnhöfen und Wasserburg am Inn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 27. Sept. 1899. (2594)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Elsass-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag VII zur Einführung.

Ueber die eintretenden Aenderungen ertheilen die Dienststellen Auskunft.

München, den 27. September 1899. (2595)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Sächsisch-württembergischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif, Theil II, in Kraft. Er enthält im wesentlichen Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers infolge Einbeziehung der sächsischen Verkehrsstellen Schwepnitz und Weissig b/Grossenhain, sowie der Stationstarife. Insoweit in den Stationstarifsätzen für Friedrichshafen und Ulm Frachterhöhungen gegen seither eintreten, erlangen diese erst am 15. November d. J. Gültigkeit.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 27. September 1899. (2596)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
II. Abtheilung.

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ab treten für den Verkehr zwischen Berlin Ostbahnhof und Pyritz über Cüstriner Vorstadt für Eilgut und eilgutmässig zu befördernde Güter direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 26. September 1899. (2597)
Königliche Eisenbahndirektion
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.**

Zum 1. Oktober d. J. erscheint zum Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarife der Nachtrag VII. Derselbe enthält ausser bereits im Verfügungswege durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife neue Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecken Templin-Kürstenberg in Mecklenburg und Jellowa-Kreuzburg O. S., sowie für die Haltestellen Koppen, Lasswitz, Ottendorf und Polnisch-Fessel, theilweise ermässigte Entfernungen für die Stationen der Strecken Fürstenberg i. Mecklenburg-Stargard i. Mecklenburg und Rostock (ausschl.)-Röversbagen und für die Stationen Jellowa und Königshuld, sowie eine Entfernungsänderung. Die Entfernungen für Lasswitz und Ottendorf gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung ab. Abdrücke des Nachtrages können von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,25 *M.* bezogen werden.

Breslau, den 25. September 1899. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gruppentarif II.**

Zum 1. Oktober d. J. erscheint zum Gütertarif der Gruppe II der Nachtrag 11. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die an der Neubaustrecke Jellowa-Kreuzburg O. S. gelegenen Stationen Borkowitz, Laskowitz O. S., Podewils und Thule sowie für die zum Direktionsbezirk Posen gehörigen Stationen Koppen, Lasswitz, Ottendorf und Polnisch-Kessel. Die Entfernungen für Lasswitz und Ottendorf gelten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen ab. Ferner enthält der Nachtrag die durch die Berücksichtigung der Nebenbahn Jellowa-Kreuzburg O. S. für den Durchgangsverkehr bedingten Entfernungsabkürzungen. Ausserdem ist in denselben die bereits früher bekanntgegebene neue Fassung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 (Wegebaumaterialien) aufgenommen. Auch werden durch den Nachtrag die Sätze des Ausnahmetarifs 7 für zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe bestimmte Eisenerze etc. von Oderberg nach den Empfangsstationen dieses Ausnahmetarifs ermässigt.

Breslau, den 21. September 1899. (2599)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Frankfurt a/M.-bayerischer Güterverkehr. (Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.)**

Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die an der Neubaulinie Amorbach-Walldürn gelegene Station Schneeberg bei Amorbach in den Tarif für den aussenbezeichneten Verkehr einbezogen. Vom gleichen Termine an ergeben sich Ermässigungen von Frachtsätzen im Verkehre zwischen Amorbach, Weilbach und Miltenberg einerseits, Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. anderseits. Die neuen bezw. geänderten Frachtsätze sind bei den Dienststellen zu erfahren.

München, den 25. September 1899. (2600)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 ab gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt II, für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1898 Nachtrag VIII zur Einführung.

München, den 23. September 1899. (2601)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Saarbrücken-bayerischer Güterverkehr.**

Mit Wirkung vom 20. September l. J. gelangte der Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält Tarifentfernungen und Frachtsätze für die an der Neubaulinie Amorbach-Walldürn gelegene Station Schneeberg bei Amorbach.

München, den 25. September 1899. (2602)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober 1899 gelangt Nachtrag II zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. b. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahnaktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 23. September 1899. (2603)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Württembergisch-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil II vom 1. August 1894.**

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Lindau-Friedrichshafen gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 23. September 1899. (2604)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der kgl. bayerischen Staatseisenbahnen.

**Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält in einzelnen Stationsverbindungen für die Beförderung ein-

zelner Stücke Kleinvieh neue Frachtsätze, welche bei den Dienstesstellen zu erfragen sind.

München, den 25. September 1899. (2605)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Nordostdeutsch - sächsischer Verbandsgütertarif.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die im Direktionsbezirk Bromberg zwischen Jastrow und Plietnitz liegende Haltestelle Betkenhammer und die zwischen Mogilno und Tremessen gelegene, nur für den Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Wiederau sowie die im Direktionsbezirk Danzig an der Neubaustrecke Riesenburg-Jablonowo gelegenen Verkehrsstellen Adlig Schoenau, Buchwalde i. Wstpr., Freystadt i/Wstpr., Gr.=Plauth, Polken=Seeberg, Sawdin, Scharnhorst einbezogen.

Zur Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen sind diese Stationen mit Ausnahme von Freystadt i/Wstpr. nicht eingerichtet.

Gleichzeitig treten anderweite ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Riesenburg und Rosenberg in Wstpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in Kraft.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 22. September 1899. (2606)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Saarkohlenverkehr nach der Mittel- und Westschweiz.**

Zum Ausnahmetarife Nr. 14 erscheint am 1. Oktober d. J. der Nachtrag I, welcher Frachtsätze für Stationen der Oensingen-Balsthal und der Burgdorf-Thunbahn sowie ermässigte Frachtsätze für Thun und die südlich hiervon belegenen Stationen enthält. (2607)

St. Johann-Saarbrücken, 22. Septbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.**

Am 1. Oktober 1899 tritt der Nachtrag VI zu dem Heft 1 des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Neureuth und Rippberg sowie ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der badischen Staatseisenbahnen und ferner eine Ergänzung des Anhangs.

Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Essen, den 22. September 1899. (2608)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. (Gruppen I, II/V.)**

Am 1. Oktober d. J. tritt für den Verkehr von Merseburg nach Merzdorf und Saarau ein Ausnahmetarif 7a für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung in Kraft.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 25. September 1899. (2609)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Hessisch-bayerischer Güterverkehr.**

Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die Station Schneeberg bei Amorbach in den hessisch-bayerischen Gütertarif einbezogen. Vom gleichen Termine ab gelten für den Verkehr der Stationen von Amorbach bis Laudenbach (einschliesslich) mit hessischen Stationen theilweise geänderte Entfernungen. Die im hessisch-bayerischen Gütertarif enthaltenen Entfernungen für den Verkehr zwischen Eberbach einerseits und den Stationen Amorbach, Weilbach, Miltenberg, Laudenbach, Klingenberg und Wörth a/M. andererseits sind wegen Uebernahme in den badisch-bayerischen Tarif (Provisorischer Nachtrag vom 20. September l. J.) zu streichen.

Ueber die neuen bezw. geänderten Entfernungen geben die Dienstesstellen Auskunft.

München, den 25. September 1899. (2610)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Magdeburg-Halle-sächsischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J tritt zu dem Gütertarife der Nachtrag XI in Kraft.

Ausser den seit Herausgabe des Tarifnachtrages X im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen enthält der Nachtrag noch folgende bemerkenswerthe Ergänzungen des Tarifes:

a) Entfernungen für die Station Soltendieck des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg;
b) Entfernungen für die Station Schwepnitz der sächsischen Staatseisenbahnen;
c) einen neuen Frachtsatz des Ausnahmetarifes 7 für Eisenerz usw. im Verkehre von der Station Schöningen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg nach der Station Zwickau der sächsischen Staatseisenbahnen;
d) eine Bestimmung, wonach die Station Dresden=Elbkai (Neustadt) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 10 für Schiffsbaueisen im Versande nach binnenländischen Stationen einbezogen wird.

Abzüge des Nachtrages sind bei den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 27. September 1899. (2611)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

In dem auf 1. Oktober 1899 zur Einführung gelangenden südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefte II C sind für die Stationen Bingerbrück und Boppard, welche infolge Zutheilung zu dem Eisenbahndirektionsbezirke Mainz aus dem norddeutsch - schweizerischen Verbande ausscheiden, direkte Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen ostschweizerischer Eisenbahnen vorgesehen.

Die im norddeutsch - schweizerischen Verbande noch bestehenden Frachtsätze für den Verkehr der genannten Stationen mit Stationen ostschweizerischer Eisenbahnen werden deshalb auf 1. Oktober 1899 aufgehoben.

Karlsruhe, den 23. Sept. 1899. (2612)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. wird das Heft 4 (Verkehr zwischen der badischen Staatseisenbahn und der königl. Eisenbahndirektion St. Johann = Saarbrücken) des südwestdeutschen Tarifes für die Beförderung von lebenden Thieren unter Aufhebung des bisherigen Tarifes vom 1. April 1894 neu herausgegeben. Insoweit Verkehrsbeschränkungen oder Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige zulässige direkte Abfertigung bezw. bleiben die billigeren Frachtsätze noch bis 15. November 1899 in Kraft. Der Tarif kann zum Preise von 1 ℳ für das Stück durch Vermittelung unserer Stationen sowie von unserem Gütertarifbüreau bezogen werden.

Karlsruhe, den 23. Sept. 1899. (2613)
Namens der Verbandsverwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

**Berlin-Stettin-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neu=Trebbin und Letschin an der Bahnstrecke Eberswalde-Wriezen a/O.-Frankfurt a/O. des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin gelegene Haltestelle Sietzing in den oben bezeichneten Kohlenausnahmetarif einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 27. September 1899. (2614)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.**

Zum Tarifheft 2 tritt am 1. Oktober d. J. der Nachtrag XXXIII in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere einen neuen Ausnahmetarif Nr. 46 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen.

Die im Ausnahmetarif 29 für die Beförderung von Stückgütern bei beantragter Leitung über Hof in der Verkehrsbeziehung Greiz - München = Rangirbahnhof vorgesehenen erhöhten Frachtsätze für Eilgut und für eilgutmässig zu befördernde, mit weissem Frachtbriefe aufgegebene Stückgüter gelten erst vom 16. November d. J. an.

Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 27. September 1899. (2615)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch - südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag XIII zu Heft Nr. 4 des Tarifs für den obenbezeichneten Verkehr in Kraft. Er enthält u. a. eine Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 13 (Mineralölrückstände) und einen neuen Ausnahmetarif Nr. 23 für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, am 27. September 1899. (2616)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**
Normal- und schmalspurige Linien.

Am 1. Oktober d. J. treten für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnen theils neue Tarife, theils Nachträge zu den bestehenden Tarifen in Kraft. Zu den Tarifen für die Beförderung von Gütern und lebenden Thieren auf den schmalspurigen Eisenbahnen Zittau - Markersdorf und Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf wird ausserdem am gleichen Tage ein neuer Anhang erstellt.

Diese Drucksachen enthalten im wesentlichen folgende Neuerungen:

I. eine die Fracht unter gewissen Vor-

aussetzungen verbilligende Aenderung der „Allgemeinen Tarifvorschriften“ für Wagenladungen;

II. Ausnahmefrachtsätze für eine Reihe von Massenartikeln (Rohstoffe, Kali, Düngekalk, Wegebaumaterialien, Stein- und Braunkohlen) im Uebergangsverkehr von und nach den normalspurigen Linien;

III. die Bestimmung, dass die auf den Schmalspurbahnen einzuhebenden Nebengebühren, soweit sie nach der Zahl der verwendeten Wagen zu berechnen sind und es sich um Wagen mit einem Ladegewicht von 5000 kg handelt, die Hälfte der Nebengebühren auf den Normalspurbahnen betragen. Dies gilt auch für Desinfektionsgebühren. Die zur Zeit geltende Bestimmung, wonach die Desinfektionsgebühr für Schmalspurbahnwagen — auch diejenigen mit mehr als 5000 kg Ladegewicht — im Uebergangsverkehre nur die Hälfte der tarifmässigen Gebühr beträgt, erledigt sich mit dem 30. September, im allgemeinen jedoch bleibt diese Bestimmung insoweit bestehen, als für Schmalspurbahnwagen von mehr als 5000 kg Ladegewicht im Uebergangsverkehre zwischen Normal- und Schmalspurbahn bis zum 15. November d. J. gleichfalls nur die Hälfte der auf den Normalspurbahnen geltenden Desinfektionsgebühren zu erheben ist.

Im Zusammenhange mit den Neuerungen zu I—III wird veröffentlicht, dass die Erhebung von Agenturgebühren auf den mit Agenten besetzten Verkehrsstellen vom 1. Oktober d. J. an wegfällt. Dies gilt gleichmässig für die voll- und schmalspurigen Linien.

Soweit infolge anderweiter Ausmessung der Streckenlängen in den Stationsverbindungen Nossen-Birkenhain-Limbach und Dürrhennersdorf-Oppach geringfügige Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. November d. J.

Die in die neuen Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands sind gemäss den Vorschriften unter 1 (2) genehmigt worden.

Abdrücke der vorerwähnten Drucksachen können durch unsere Güterverwaltungen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 27. September 1899. (2617)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

**Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.**

Zu dem am 1. Oktober d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum Theile I, Abtheilung B des Verbandsgütertarifs ist ein Berichtigungsblatt herausgegeben worden. Nach demselben bleibt für den Artikel Holzgeist (Methyl-Alkohol) die bisherige Tarifirung nach Spezialtarif I bestehen; für den Artikel Kakaoschalen, auch zerkleinert, tritt an Stelle des Spezialtarifs III der Ausnahmetarif 4.

Köln, den 27. September 1899. (2618)

Königliche Eisenbahndirektion.

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Einführung des Nachtrages I zum Lokalgütertarife.

Zu unserem seit dem 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife tritt mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 der Nachtrag I mit folgendem Inhalte in Kraft:

I. Ergänzungen und Aenderungen im Abschnitte „Nebengebühren“.
II. Aenderungen im Abschnitte „Beschränkungen im Güterverkehre“ und „Lieferzeitzuschlagfristen“.
III. Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.
IV. Ergänzung des Verzeichnisses der in den Stationen befindlichen Brückenwagen, gedeckten Waarenmagazine und Verladerampen.
V. Stationstarife für die Stationen Cserne, Hámor, Kralován, Orlau, Rózsahegy-fonógyár und Szent-István.
VI. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind in der Tarifabtheilung obiger Bahndirektion (Budapest, Mária Valéria utcza 11. III. emelet) erhältlich.

Budapest, am 26. September 1899. (2619)

**Maassnahmen für den Güterverkehr aus Anlass der Verkehrsunterbrechungen auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen.**

Mit Gültigkeit ab 28. September 1899 werden bis zur vollständigen Behebung der obwaltenden Verkehrsunterbrechungen bezw. bis zur Wiederaufnahme des Güterverkehres auf einzelnen der unterbrochenen Linien im Einvernehmen mit den betheiligten Eisenbahnen folgende Maassnahmen getroffen:

Im Falle alle für eine Relation in Betracht kommenden Leitungswege unterbrochen sind, werden Eil- und Frachtgüter unter Aufrechthaltung der über die unterbrochenen Linien gültigen Tarife und unter Berechnung der für die Hilfsroute entfallenden Lieferzeit nach Maassgabe der folgenden Tabelle über Schiffsrouten geleitet.

Insoweit nach der nachstehenden Tabelle Hilfsrouten nicht zur Verfügung gestellt sind, werden Güter nur angenommen, wenn der Absender den an Stelle der unterbrochenen Route zu benutzenden Weg in dem Frachtbriefe vorschreibt; in diesem Falle werden die auf dem vom Absender vorgeschriebenen Wege sich ergebenden Frachtgebühren berechnet.

Ueber die in den einzelnen Verkehrsbeziehungen in Betracht kommenden Leitungswege geben die Aufgabsstationen Auskunft.

Wien, am 25. September 1899. (2620)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Tabelle über die Hilfsrouten.

A. Verkehre mit Gebieten westlich der Unterbrechungsstellen.

| | Im Verkehre | unter Aufrechthaltung der über die unterbrochenen Linien gültigen Tarife erfolgt die Instradirung: anstatt über die unterbrochene Route | über die Hilfsroute | Anmerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | zwischen den Stationen der k. k. Staatsbahnen St. Valentin östlich und südlich hiervon einerseits und den Stationen Kleinmünchen und westlich hiervon einschliesslich Salzburg transit und Passau transit andererseits, soweit die Linien nicht unterbrochen sind . | St. Valentin-Enns | St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Linz | |
| 2. | Wien transit | | | |
| | a) von und nach den Stationen der k. k. österr. St.-B. wie ad 1., jedoch nur bis Wörgl . . . . . . . . | Wien-St. Valentin-Enns | Wien-St. Valentin Gaisbach-Linz | |
| | b) von und nach Bayern und darüber hinaus . . . . . . . . . . . | Wien-Wels-Passau | Nussdorf-Eisenstein / Furth i/W.-Bayern | |
| | c) nach und von Innsbruck sowie nach und von Stationen der k. k. St.-B. westl. von Innsbruck und darüber hinaus . . . . . . . . | Wien-Bischofshofen-Wörgl bezw. Wörgl-Arlberg | Leoben-Villach-Franzensfeste bezw. Franzensfeste-Arlberg | |
| | d) Eilgüter, Lebendes, schnell verderbliche Güter nach Bregenz trans., Buchs trans., St. Margarethen trans., Salzburg trans., Passau trans., Lindau trans. . . . . . . . . . | St. Valentin-Enns | Gaisbach-Wartberg | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3. | Leobersdorf trans. und Ebenfurt trans. | | | |
| | a) mit den Stationen ad 2. a) . . . . | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-St. Valentin-Enns | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Linz | |
| | b) von und nach Bayern und darüber hinaus . . . . . . . . . . . . | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-Passau | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-Sigmundsherberg- Eisenstein / Furth | |
| | c) mit den Stationen ad 2. c) . . . . | Leobersdorf / Ebenfurt -Bischofshofen-Wörgl bezw. Arlberg | Leoben-Villach-Franzensfeste bezw. Franzensfeste-Arlberg | |
| | d) Eilgüter, Lebendes, schnell verderbl. Güter nach Bregenz trans., Buchs trans., St. Margarethen trans., Salzburg trans., Passau trans., Lindau transit . . . . . . . . . . . . | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-St. Valentin-Enns | Leobersdorf / Ebenfurt -St. Pölten-St. Valentin-Gaisbach | |
| 4. | Leoben transit | | | |
| | a) mit dem Auslande nach und über Bayern . . . . . . . . . . . . | Leoben-Bischofshofen-Salzburg | Leoben-Steinach-Irdning-Attnang-Salzburg*) | *) gilt erst nach Behebung der Verkehrsstörung zwischen Ischl und Ebensee. |
| | b) einschliesslich Peggau und südlich hiervon nach und von Innsbruck sowie nach und von Stationen der k. k. St.-B. westlich von Innsbruck und darüber hinaus . . . . . . . | Leoben-Bischofshofen-Wörgl. bezw. Arlberg | Leoben-Villach-Franzensfeste bezw. Innsbruck-Arlberg | |
| | c) Peggau und südl. hiervon . . . . | Leoben-Bischofshofen-Wörgl bezw. Arlberg | Marburg-Franzensfeste bezw. Innsbruck-Arlberg | |
| 5. | Leoben-St. Michael bis inklus. Friesach | | | |
| | a) mit dem Auslande nach und über Bayern . . . . . . . . . . . . | Bischofshofen-Salzburg | Steinach-Irdning-Attnang-Salzburg*) | *) wie oben. |
| | b) nach und von Innsbruck sowie nach und von Stationen der k. k. St.-B. westlich von Innsbruck und darüber hinaus . . . . . . . . | Bischofshofen-Wörgl bezw. Innsbruck-Arlberg | Villach-Franzensfeste bezw. Innsbruck-Arlberg | |
| 6. | St. Michael - Hieflau und Selzthal-Steinach - Irdning mit dem Auslande nach und über Bayern . . . . . . | Bischofshofen-Salzburg | Steinach-Irdning-Attnang-Salzburg* | *) wie oben. |
| 7. | Hirt und südlich hiervon gelegene Stationen nach und über Bayern . . . | St. Michael-Selzthal-Salzburg / Passau / Simbach | Villach-Franzensfeste-Kufstein bezw. nach Behebung der Verkehrsstörung zwischen Ischl und Ebensee Steinach-Irdning-Attnang-Salzburg / Passau | |

B. Verkehr mit Gebieten nördlich der Unterbrechungsstellen.

| | Im Verkehre von und nach Böhmen und darüber hinaus von | unter Aufrechthaltung der über die unterbrochenen Linien gültigen Tarife erfolgt die Instradirung: anstatt über die unterbrochene Route | über die Hilfsroute | Anmerkungen. |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Leobersdorf loco und trans. . . . . . | Leobersdorf-St. Pölten-Enns-Budweis | Leobersdorf-St. Pölten-Sigmundsherberg oder Tulln | |
| 2. | Leoben loco und trans. . . . . . . . | St. Valentin-Enns-Budweis | ddo. | |
| 3. | Laibach und südlich . . . . . . . . | Laibach-Tarvis-Budweis | Laibach-Tarvis-Leoben-Wien-Nussdorf | |
| 4. | Klagenfurt trans. und Villach trans. . | Klagenfurt / Villach -Glandorf-Budweis | Klagenfurt / Villach -Leoben-Leobersdorf-St. Pölten-Sigmundsherberg / Tulln | |
| 5. | St. Michael und südlich hiervon gelegenen Stationen der k. k. St.-B. . . | Selzthal-Budweis | Leoben-Leobersdorf-St. Pölten-Sigmundsherberg / Tulln | |

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Einführung des Nachtrages IV zum Lokalgütertarife, Theil II vom 1. Februar 1894.

Mit 15. Oktober l. J. tritt zum Lokalgütertarife, Theil II vom 1. Februar 1894 der Nachtrag IV in Kraft, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der Nachträge II und III enthält.

Exemplare des Nachtrages IV können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 30 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 27. September 1899. (2621)

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

**Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.**

Der nach der Bestimmung im Abschnitt C 2 des Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs Theil II für den mitteldeutschen Verkehr vom 1. Februar 1899 in Frankfurt a/M. zulässige Vorverkauf von Bettkarten für den Schlafwagen Basel-Berlin Potsd. Bhf. über Strassburg-Frankfurt a/M.-Cassel-Magdeburg ist mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde aufgehoben worden.

Erfurt, den 26. September 1899. (2622)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Verdingungen.

Verdingung
der Lieferung von **Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Buchen-, Erlen-, Eschen-, Linden-, Nussbaum- und Mahagoni-Wagenbau-Nutzholz**, umfassend den Bedarf der königlichen Eisenbahndirektionen **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster** für das Rechnungsjahr 1900.

Die Lieferungen sind vom 1. April bis 1. Dezember 1900 auszuführen.

**Eröffnung der Angebote am Freitag, den 20. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr.**

Zuschlagsfrist bis 12. November 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen kostenfreie Einsendung von 75 ₰ **(nicht in Briefmarken)** vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8. A I, Erdgeschoss, Zimmer Nr. 12, abgegeben.

Hannover, den 27. September 1899. (2623)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten zur Herstellung der Anhalter und Dresdener Fern- und Vorortgleise zu beiden Seiten der jetzigen Anhalter Hauptgleise am Rangirbahnhof Tempelhof (rd. 230000 cbm Abtragsmassen zu bewegen) soll öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 17. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W. Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 348 einzureichen.

Angebote nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 15,00 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1,00 ℳ für das Stück. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Berlin, den 22. September 1899. (2624)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung und Aufstellung einer 85 m langen eisernen Bahnsteighalle und 2 Treppenüberdachungen für Bahnhof Braubach am 14. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof).

Zeichnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. Frist für die Fertigstellung 20. Februar 1900.

Wiesbaden, den 23. Sept. 1899. (2625)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 2015 t Laschen, 5000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 93800 Stück Unterlagsplatten, 120100 Stück Klemmplatten, 2770 Stück Weichenböcke, 7312 Stück Uebergangslaschen (etwa 500—600 mm lange Stäbe aus Flusseisen, nach Zeichnung behobelt und gebohrt), 38,5 t Herzstückplatten.

Gruppe B: etwa 87 t Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A und 0,50 ℳ für Gruppe B — in Baar — zu beziehen. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 26. Oktober d. J.

Essen (Ruhr), den 23. Sept. 1899. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Loos I. Der Neubau des Empfangsgebäudes auf Haltepunkt Karlshorst nebst Unterführung der Chaussee von Friedrichsfelde nach Johannisthal Km. 7,1 + 35 der schlesischen Strecke,

Loos II. der Ueberführung des Blockdammweges Km. 6,2 + 98 derselben Strecke,

Loos III. der Wegeüberführung in Km. 9,4 + 40 mit den anstossenden Bautheilen auf Haltepunkt Sadowa derselben Strecke

soll zusammen oder getrennt in einzelnen Loosen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 14. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348 einzureichen.

Angebotshefte nebst Zeichnung sind in unserem Centralbüreau Zimmer 416 einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 7,50 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 2 ℳ für das Stück. Zuschlagsfrist bis 11. November 1899.

Berlin, den 24. September 1899. (2627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines Stellwerksgebäudes auf Hauptbahnhof Danzig sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstellung eines Stellwerksgebäudes" versehenen Angebote sind bis zum 9. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 23. Sept. 1899. (2628J)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

## 7. Vermischte Bekanntmachungen.

Folgende für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare Werkzeug- und Dampfmaschinen sind zu verkaufen:

a) 1 Stück Langlochbohr- und Fraismaschine,
b) 1 „ Doppeldrehbank,
c) 1 „ Eisenhobelmaschine,
d) 1 „ Schraubenschneidemaschine,
e) 2 „ Dampfmaschinen von je 40 Pferdestärken,
f) 1 „ Dampfmaschine von 25 Pferdestärken,
g) 1 „ Räderdrehbank.

Die a—f genannten Maschinen können bei der Werkstätteninspektion 1a und die unter g genannte bei der Werkstätteninspektion 4 in Breslau in der Zeit von 8—12 Uhr Vorm. und 3—5 Uhr Nachm. besichtigt werden.

Zur Abgabe der Angebote sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen und den kurzen Angaben einiger Hauptabmessungen der einzelnen Maschinen von der Werkst.-Insp. 1a in Breslau, Hubenstrasse 2—6, gegen Einsendung von 1 ℳ postpflichtig bezogen, auch in dem Zimmer 13 der vorgenannten Werkst. von 9—1 Uhr Mittags eingesehen werden können. Briefmarken sind ausgeschlossen. Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf Ankauf alter Werkzeug- und Dampfmaschinen" bis zu dem am 21. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Verkaufstermine an die unterzeichnete Werkst.-Insp. einzusenden.

Breslau, den 19. Sept. 1899. (2629)
Königl. Eisenb.-Werkstätteninspektion 1a.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 76. 4. Oktober 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Akkumulatorenwagen auf Vollbahnen.

Der Schüler-, Markt-, Gerichts- usw. Verkehr drängt namentlich in der Nähe grösserer Städte immer mehr auf häufigere und bequemere Fahrgelegenheiten, als sie der auf den Fernverkehr und die Anschlüsse an Knotenpunkten aufgebaute Fahrplan der Eisenbahnen im allgemeinen bieten kann.

Wo es sich um die Beförderung grösserer Massen, wie z. B. bei dem Arbeiter- und Vorortverkehre handelt, wird dem bestehenden Bedürfnisse vielfach durch Einlegung besonderer, nur dem Nahverkehre dienenden Züge Rechnung getragen. Handelt es sich aber um häufigere Fahrgelegenheit für eine geringere Personenzahl, so kann solchen Anforderungen mit Rücksicht auf die hohen Kosten der Lokomotivzüge meist nur in beschränktem Umfange genügt werden. Auch auf vielen Strecken verkehrsarmer Nebenbahnen kann mit Rücksicht auf die finanziellen Opfer berechtigten Anforderungen auf Schaffung von Verkehrsgelegenheit häufig nicht entsprochen werden. Aus diesen Erwägungen entschloss sich die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen im Anfang des Jahres 1896, um den immer dringenderen Wünschen des Publikums auf Einlegung neuer Züge gerecht zu werden, auf einzelnen Strecken automobile Wagen, welche entweder allein oder mit Anhängewagen in den Pausen zwischen den gewöhnlichen Zügen laufen und auch die Verbindung wichtigerer Stationen mit Schnellzughaltestationen herstellen sollten, versuchsweise einzustellen.

Ermuthigt durch die guten Erfahrungen, welche mit den durch elektrische Akkumulatoren betriebenen Motorwagen auf der schmalspurigen Lokalbahnstrecke Ludwigshafen-Mundenheim der genannten Verwaltung gemacht worden waren, wurde beschlossen, auch die für die Vollbahnstrecken Ludwigshafen-Neustadt und Ludwigshafen-Worms bestimmten Motorwagen mit elektrischer Energie zu betreiben um so mehr, als sowohl in Ludwigshafen wie in Neustadt elektrische Bahnhofbeleuchtungsanlagen vorhanden waren, welche die für den Versuchsbetrieb erforderliche elektrische Energie liefern konnten. Von direkter Stromzuleitung musste einerseits der hohen Kosten für die Leitungen wegen und andererseits aus dem Grunde abgesehen werden, weil die Lichtmaschinen Strom von der für direkte Zuleitung erforderlichen Spannung nicht lieferten, mithin die Aufstellung besonderer Maschinensätze erforderlich geworden wäre.

Es wurde daher nach dem Vorbilde der Motorwagen der Lokalbahnen die Verwendung von Akkumulatoren beschlossen, deren Ladung die Lichtmaschinen ohne Aenderung ausführen konnten und welche ausserdem den Vortheil boten, die einzelnen Wagen unabhängig von der Leitung und den in dieser auftretenden Störungen zu machen.

Nachdem die Versuchswagen seit Januar 1897 bis heute ununterbrochen im regelmässigen Personenverkehr Verwendung gefunden haben und die Versuche nunmehr zu einem vorläufigen Abschluss gekommen sind, dürfte es — nach den vielseitigen Anfragen zu schliessen — von Interesse sein, die vorhandenen Einrichtungen kurz zu besprechen.

Zu den Versuchswagen wurden 4 Stück gewöhnliche Personenwagen III. Klasse mit 5 und 6 Abtheilen verwendet. Bei den Wagen mit 5 Abtheilen wurde eines der Endabtheile, bei den Wagen mit 6 Abtheilen beide Endabtheile (zur Vermeidung des Drehens der Wagen) zu Führerabtheilen umgebaut, in welchen der Kontroler, die Schaltapparate und Messinstrumente untergebracht sind. Um dem Führer die Beobachtung der Strecke zu ermöglichen, sind in der Stirnseite der Abtheile Fenster vorgesehen.

Die Akkumulatoren sind unter den aufklappbaren Sitzbänken aufgestellt, um ein bequemes Beobachten beim Laden und während der Fahrt zu ermöglichen. Dieselben verbleiben auch während des Ladens im Wagen. Jeder Wagen hat ferner zwei Motoren erhalten, welche mittelst Zahnradübersetzung die Endachsen antreiben. Die Motoren sind Hauptstrommotoren und werden bei der Anfahrt hintereinandergeschaltet; nach Erreichung einer Geschwindigkeit von ungefähr 25 km werden die Motoren parallel geschaltet.

Sämmtliche Motoren haben den an sie gestellten Anforderungen entsprochen; es hat sich jedoch als wünschenswerth herausgestellt, ausser den gewöhnlichen Schaltungen für die

normale Geschwindigkeit von 45 km einige Schaltstellungen für erhöhte Geschwindigkeiten von 48 und 52 km in der Stunde (mittelst Magnetfeldschwächungen) vorzusehen, damit Verspätungen eingeholt werden können.

Kontroler sowie die übrigen im Führerabtheil befindlichen Apparate sind von gleicher Ausführung wie bei Strassenbahnwagen. Die verwendeten Akkumulatoren sind sogen. Tutorakkumulatoren mit direkt formirten positiven Platten und negativen Massenplatten.

Versuche mit einer Akkumulatorenbatterie mit reinen Massenplatten haben kein günstiges Ergebniss geliefert und mussten bald aufgegeben werden.

Die Akkumulatoren sind, wie schon vorstehend erwähnt, unter den Sitzbänken der Wagen aufgestellt. Bei den ersten beiden Versuchswagen wurde der unter den beiden Bänken benachbarter Abtheile verfügbare Raum zu einem grossen Batteriekasten ausgebildet, in welchen etwa 30 Zellen Platz fanden. Bei einer mittleren Spannung von 2,2 Volt für die Zelle betrug demnach die Spannungsdifferenz zwischen der in einem gemeinsamen Kasten aufgestellten ersten und letzten Zelle $30 \times 2,2 = 66$ Volt. Trotz sorgfältigster Isolirung der in Hartgummikästen aufgestellten Elemente und der in peinlich genauer Weise ausgeführten Auskleidung der Batterieräume hat sich die Isolirung der gesammten Batterie nicht auf genügender Höhe halten lassen. Bei den später eingerichteten Versuchswagen hat deshalb eine weitere Untertheilung der Batterieräume stattgefunden, so dass beim dritten Wagen 16, beim vierten Wagen nur noch 8 Elemente in einem gemeinsamen Raume Aufstellung fanden. Hierdurch hat sich die Isolirung der Batterie bedeutend gebessert. Die bei der Fahrt auftretenden Erschütterungen haben bisher einen der Lebensdauer der Batterie nachtheiligen Einfluss nicht ausgeübt. Wohl aber haben die bei Durchfahren der Herzstücke in den Bahnhöfen verursachten seitlichen Stösse vielfach Brüche der Verbindungsfahnen in den Zellen herbeigeführt. Nachdem jedoch alle Plattensätze so aufgestellt wurden, dass die Ebenen derselben senkrecht zur Fahrrichtung stehen und infolgedessen bei seitlichen Stössen keine Bewegungen ausführen können, haben die Fahnenbrüche vollständig aufgehört.

Bei den ersten beiden Versuchswagen war, da durch das Eindringen der beim Laden entstehenden Säuregase in die Abtheile eine Belästigung der Reisenden befürchtet wurde, eine besondere Vorrichtung angebracht, mittelst welcher die entstehenden Gase während des Ladens der Batterien abgesaugt wurden. Diese Absaugung hat sich jedoch als unnöthig erwiesen und ist auch bei den späteren Wagen weggelassen worden. Ferner ist, trotzdem sämmtliche Zellen oben vollständig offen sind, ein Ueberfliessen der Säure auch bei starken Stössen bisher nicht beobachtet worden.

Das Laden der Batterie erfolgt auf den Endstationen in Ludwigshafen und Neustadt und nimmt eine Zeit von 30—40 Minuten, je nach der Tiefe der Entladung in Anspruch. Nach Beendigung der Ladung kann sofort die Rückfahrt angetreten werden. Die Wagenbatterien haben ein Fassungsvermögen von 200 Ampèrestunden und reichen für eine Fahrt Ludwigshafen-Neustadt, 30 km, sowie für die Fahrt Ludwigshafen-Worms-Ludwigshafen, 44 km, aus. Der Energieverbrauch auf ebener gerader Strecke bei günstigem Wetter und 40 km Geschwindigkeit in der Stunde wurde nach zahlreich angestellten Messungen, bei welchen geaichte registrirende Instrumente verwendet wurden, auf 18 Wattstunden für das Tonnenkilometer Motorzug ermittelt. Bei starkem seitlichen Sturm ist eine grösste Beanspruchung bis zu 27 Wattstunden für das Tonnenkilometer beobachtet worden.

Was die Lebensdauer der Batterien angeht, so haben die neuesten aus den Versuchen hervorgegangenen positiven Platten bis jetzt 30000 Zugkm geleistet. Nach dem Aussehen und der sehr geringen Abnutzung der Platten darf jedoch auf eine Lebensdauer von mindestens 60000 Zugkm mit aller Sicherheit gerechnet werden. Die negativen Platten dagegen zeigten nach Zurücklegung von 30000 km eine Abnahme ihres Fassungsvermögens, welche ihre Weiterverwendung zwar noch nicht ausgeschlossen hätte, ihre Erneuerung aber räthlich erscheinen liess.

Diese Erneuerung erfolgt durch Ausschlagen der alten und Einstreichen neuer aktiver Masse, wobei die ursprünglichen Bleigitter stets wieder verwendet werden und geschieht durch den für die Unterhaltung der Batterien aufgestellten Arbeiter.

Die Erneuerung der negativen Platten, welche nach und nach in den Ruhepausen der Wagen erfolgt, beansprucht einen nur geringen Kostenaufwand.

Das Gewicht des Motorzuges setzt sich zusammen aus dem Gewichte:

| | |
|---|---|
| des leeren Personenwagens . . . . . | 11,0 t |
| der Batterie . . . . . . . . . . . . | 9,3 „ |
| der Motoren und Apparate . . . . . | 4,1 „ |
| zusammen | 24,4 t |

Es entfallen sohin 13,4 t auf den motorischen Theil. Der Anhängewagen hat ein Leergewicht von 10 t, so dass der Motorzug leer 34,4 und vollbesetzt etwa 40 t wiegt.

Die Zugförderungskosten, bestehend aus den Kosten für verbrauchten Strom, Schmier- und Putzmaterial, dem Lohne des Führers und des begleitenden Schaffners, haben rund 20 ₰ für das Zugkilometer betragen. Hierbei ist der Preis für den beim Laden der Batterien verbrauchten Strom mit 10 ₰ für die Kilowattstunde eingesetzt, ein Preis, welcher bei den meisten Bahnhofbeleuchtungsanlagen erreicht wird. Die betreffenden Stromkosten haben im Jahre 1898 in Ludwigshafen 9,5 ₰ und in Neustadt 10,3 ₰ für die Kilowattstunde betragen. Wird der Strompreis mit 15 ₰ — wie er beispielsweise in Kaiserslautern für den Strombezug an die städtische Centrale gezahlt wird — für die Kilowattstunde berechnet, so würden sich vorstehend angeführte Betriebskosten für das Zugkilometer auf rund 26 ₰ belaufen. Die gesammten Unterhaltungskosten können nach den bisherigen Erfahrungen zu 10 ₰ für das Zugkilometer gerechnet werden.

Die Motorzüge fahren mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 45 km in der Stunde und werden von einem Führer und einem Schaffner begleitet. Letzterer hat nach der Fahrkartenprüfung im Führerabtheil Platz zu nehmen und ist mit der Handhabung der Apparate soweit vertraut, dass er den Zug im Bedarfsfalle zu stellen vermag. Im übrigen werden die Motorzüge hinsichtlich der Signalisirung und Abfertigung genau wie die gewöhnlichen Personenzüge behandelt. Die Motorzüge, welche den eingangs erwähnten Zwecken vollkommen entsprechen, erfreuen sich beim Publikum sehr grosser Beliebtheit, weil beim Fahren jede Belästigung durch Rauch, Russ und Geräusch entfällt. Es mag hier noch besonders hervorgehoben werden, dass die Zahnradübersetzung der Motoren durchaus geräuschlos arbeitet, so dass beispielsweise beim Fahren mit einem Motor durch das Gehör nicht festzustellen ist, welcher der beiden Motoren in Thätigkeit ist. Nach den bisherigen zufriedenstellenden Ergebnissen des nunmehr fast drei Jahre dauernden Versuches hat sich die Direktion der pfälzischen Eisenbahnen entschlossen, besondere Wagen für den Akkumulatorenbetrieb zu beschaffen, welche der Eigenart dieser Betriebsweise besser angepasst sind und durch Ausnutzung der gewonnenen Erfahrungen noch geringere Betriebskosten erwarten lassen. Die vierachsigen, mit zwei Drehgestellen versehenen Wagen enthalten je 106 Sitzplätze und sollen ohne Anhängewagen verkehren; sie werden voraussichtlich in dem nächsten Monat in den Verkehr gestellt werden. Nähere Angaben über diese Wagen sowie über die Ergebnisse der bei den Versuchswagen angestellten Messungen über Bahn- und Luftwiderstände, ferner alle in erster Linie den Techniker interessirenden Fragen über die Einrichtung und den Betrieb der Akkumulatorenwagen werden demnächst an anderer Stelle mitgetheilt werden.

Die Motoren für die drei ersten Versuchswagen wurden von der Elektrizitätsaktiengesellschaft Schuckert-Nürnberg, diejenigen für den vierten Wagen von der Firma Kummer in

Dresden gestellt. Die Batterien stellte die Akkumulatorenfabrik Aktiengesellschaft Berlin, welche weder Mühe noch Kosten gescheut hat, um die Akkumulatoren den bei den Versuchen gewonnenen Erfahrungen anzupassen.

Nach den bis heute gewonnenen Erfahrungen bietet der Akkumulatorenbetrieb in seiner vorläufigen Beschränkung auf Omnibusfahrten mit oder ohne Anhängewagen die nöthige Betriebssicherheit in so vollkommenem Maasse, dass die Verwendung solcher Wagen ohne Bedenken weiter ausgedehnt werden kann.

Da die Zahl der bahneigenen elektrischen Beleuchtungscentralen, welche den nöthigen Strom zum Laden der Akkumulatorenwagen — zum mindesten unter Tags — ohne weiteres liefern können, in steter Zunahme begriffen ist, so wäre es, bei dem Werthe, welcher einem billigen Mittel zur Bedienung schwächerer Verkehre ohne Zweifel beizumessen ist, sehr wünschenswerth, wenn Versuche wie die vorbesprochenen auch an anderen Orten vorgenommen werden würden.

Selbstverständlich ist es zunächst noch nicht thunlich, derartige Wagen nach einem bestimmten Muster für beliebige Strecken in Verwendung zu nehmen, vielmehr müssen die Wagen und ihre Batterien den Längen- und Steigungsverhältnissen einer bestimmten Strecke angepasst werden, wobei es unumgänglich nothwendig ist, das Fassungsvermögen der Batterien so gross zu bemessen, dass auch bei stärkster Inanspruchnahme derselben eine hinreichende Reserve vorhanden bleibt, da häufiger sich wiederholende Ueberanstrengungen die Lebensdauer der Batterien äusserst ungünstig beeinflussen.

Schliesslich möge noch darauf hingewiesen werden, dass die Verwaltung der pfälzischen Eisenbahnen, wenn auch die erste, doch nicht die einzige Verwaltung geblieben ist, welche versuchte, die Akkumulatoren in den Dienst der Vollbahnen zu stellen.

Soweit uns bekannt, folgten mit den gleichen Versuchen die württembergischen Staatsbahnen im August 1897, die italienische Mittelmeerbahn — auf der Strecke Mailand - Monza — im Jahre 1898 *), während die belgischen und ungarischen Staatsbahnen zur Zeit noch Probefahrten mit solchen Wagen ausführen.

Einen viel weiter gehenden Versuch hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn seit Ende des Jahres 1897 mit einer, einschl. des Tenders 90,3 t wiegenden, von Baudry konstruirten Akkumulatorenschnellzuglokomotive mit 96 Fulmen'schen Zellen auf der 45 km langen Strecke Paris - Melun unternommen. Diese Versuche scheinen zur Zeit noch nicht abgeschlossen zu sein.

*) Vergl. hierüber den Aufsatz in Nr. 74 d. Ztg.

## Die Entwickelung der deutschen Binnenschifffahrt.

Die preussische Staatsregierung hat auf das Bestimmteste erklärt, dass die Ablehnung des Mittellandkanals sie an ihrer Kanalpolitik nicht irre machen und die Kanalvorlage bald von neuem an den Landtag kommen wird. Zunächst gilt es jedenfalls, die über Gebühr politisch zugespitzte Angelegenheit wieder möglichst auf das rein wirthschaftliche Gebiet zurückzuführen; denn handelt es sich auch um eine hochwichtige Frage, um eine bestimmte Richtung der gesammten Verkehrspolitik, so haben doch die gewöhnlichen politischen und Parteiinteressen bei der Erwägung und Entscheidung nicht mitzuwirken. Allein maassgebend muss die Frage sein: ist der Mittellandkanal, ist überhaupt der Ausbau und die stärkere Pflege unserer Wasserstrassen für das Allgemeinwohl wirthschaftlich nützlich und nothwendig? Die Ueberzeugung davon in immer weitere Kreise zu tragen, nicht mit gereizter Polemik und in politischem Kampfe, sondern ruhig mit sachlichen Gründen: das ist jetzt, nachdem die Sache zunächst auf einen todten Punkt gerathen, erst recht die Hauptaufgabe. Und als Leitsatz wird man, wie die Regierung von Anfang der Kampagne an gethan, aufstellen müssen, dass auch künftig die Wasserstrassen durchaus nicht als Konkurrenz, als Ersatz für die Eisenbahnen gebaut werden, nicht diese verdrängen, sondern nur sie entlasten, mit ihnen gemeinsam, Hand in Hand das eminent wachsende Verkehrsbedürfniss befriedigen sollen; dass die Parole nicht ist: „Eisenbahnen o d e r Wasserstrassen“, sondern „Eisenbahnen u n d Wasserstrassen“. Daran zu erinnern ist um so nothwendiger, als die agrarischen Gegner der Kanalvorlage ihren Haupteinwand dahin zugespitzt haben: der Bau von Eisenbahnen sei allgemein viel praktischer als der von Kanälen. Es ist ein unerwünschtes Zusammentreffen, dass gerade in diesem Jahre die alljährliche preussische Nebenbahnvorlage sich verspätete und dann infolge des plötzlichen Sitzungsschlusses nach dem Scheitern der Kanalvorlage überhaupt ausfiel. Jedenfalls ist regierungsseitig erklärt worden, dass unter dem Bau von Wasserstrassen keineswegs der Bau von Eisenbahnen leiden soll. Einstweilen wird bei dem Versuch weiterer Aufklärung gerade auf die Entwickelung beider und ihre gegenseitigen Beziehungen besondere Rücksicht zu nehmen sein.

Zu der ganzen weiten Frage soll hier besonders auf eine soeben erschienene Veröffentlichung hingewiesen werden, welche der sehr rührige „deutsch-österreichisch-ungarische Verband für Binnenschifffahrt“ als Heft 44 seiner Verbandsschriften herausgegeben hat. Geheimer Regierungsrath a. D. Schwabe, früheres langjähriges Mitglied der preussischen Staatsbahnverwaltung, behandelt darin die Entwickelung der deutschen Binnenschifffahrt bis zum Ende des 19. Jahrhunderts (Berlin, Siemenroth und Troschel, 149 Seiten.) Der Verfasser erhebt nicht den Anspruch auf eine erschöpfende Darstellung; wohl aber dürfte die Darlegung der grossen wirthschaftlichen Erfolge auf dem Gebiete der Binnenschifffahrt mit dahin wirken, den Gegnern der Wasserstrassen zu zeigen, dass nur durch eine weitere gedeihliche Entwickelung der Wasserstrassen i n V e r b i n d u n g mit den Eisenbahnen die Zukunft Deutschlands sichergestellt werden kann.

Auf Preussen kommen nach dem „Führer auf den deutschen Wasserstrassen“ im ganzen 253 schiffbare Wasserwege, wovon 7 237 km freie Flüsse, 1 787 km Kanäle und 995 km kanalisirte Flüsse, zusammen 10 919 km. Bei einem Flächeninhalte von 348 437 qkm entfallen hiernach auf je 100 qkm 2,88 km Wasserstrassen, während bei einer Gesammtlänge der vollspurigen Eisenbahnen in Preussen von 28 135 km auf je 100 qkm 8,07 km, d. i. fast das Dreifache der Wasserstrassen, kommen. Bemerkenswerth ist auch die Feststellung von Victor Kurs, wonach in Deutschland künstliche Wasserstrassen hergestellt wurden in den Perioden: 1688—1786 im Jahresdurchschnitt 7,3 km; 1786—1836: 14,8 km, 1836—1870: 25,1 km, 1870—1898: 45,5 km im Jahresdurchschnitt. In jeder dieser Perioden stieg also die Zunahme der künstlichen Wasserstrassen um fast das Doppelte der vorhergehenden. In dem Jahrzehnt von 1881—1890 wurden für die deutschen Binnenwasserstrassen verwendet in Preussen bei 8 110 km Länge 8 300 000 *M.* jährliche ordentliche Ausgaben für Unterhaltung, Verwaltung und Abgabenerhebung, ferner 11 000 000 *M.* jährliche ausserordentliche Ausgaben für wesentliche Erneuerung, Verbesserung und Neubau; im übrigen Deutschland bei 2 890 km Länge jährlich 4 200 000 *M.* bezw. 2 500 000 *M.* Für die Binnenwasserstrassen Preussens wurden

verwendet in dem Jahrzehnt von 1881—1890 rund 143 000 000 ℳ ordentliche und 255 500 000 ℳ ausserordentliche Ausgaben, zusammen rund 399 000 000 ℳ. Die gleichzeitig durch die Sekundärbahngesetze für den Eisenbahnbau bewilligten Summen belaufen sich auf das Vielfache jenes Betrages. Nach den dem Landtage zugegangenen Denkschriften aus den Jahren 1879, 1880 und 1882 verfolgte die Regulirung der wichtigeren schiffbaren Ströme Preussens im Interesse der Schifffahrt folgende Fahrtiefen zu gewinnen: für den Rhein 2 m zwischen Bingen und St. Goar, 2,5 m zwischen St. Goar und Köln, 3 m zwischen Köln und der holländischen Grenze; für die Mosel von 0,85 bis 0,94 m; für die Weser 0,80 m von Münden bis Karlshafen, 1 m von Karlshafen bis Minden, 1,25 m von Minden bis Bremen; für die Elbe von 0,93 m bei niedrigstem Wasserstande; für die Oder von 1 m bei gemitteltem niedrigsten Wasserstande; für die Warthe von 1 m und für die Weichsel von 1,67 m bei niedrigstem Wasserstande; für den Pregel von 1,50 m. Abgesehen von der Mosel, deren Kanalisirung sich immer mehr als nöthig darstellt, und abgesehen von der Oder, in betreff deren seitens der Regierung bekanntlich bei der Berathung der Mittellandkanalvorlage anerkannt worden ist, dass eine weitere umfassende Regulirung, sei es mittelst der Anlage von Stauweihern oder in anderer Weise, erforderlich sei, sind die Ziele des vorstehenden Regulirungsplanes im wesentlichen erreicht worden. Für Nachregulirungen wurden im Jahre 1893 21 250 000 ℳ als nothwendig nachgewiesen.

Für die weitere Entwickelung des Wasserverkehres führt Schwabe als hinderlich an, dass ausser am Rhein die Zahl der grösseren Binnenhäfen Deutschlands sehr gering ist, auch ausser am Rhein und an der Elbe die Umschlagsplätze nur in verhältnissmässig ungenügender Zahl vorhanden und mangelhaft ausgestattet sind. Ebenso wie die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen in Bezug auf den Güterverkehr weniger von der Zahl der auf der freien Bahn verkehrenden Güterzüge, als von der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe in Bezug auf das Rangiren, Be- und Entladen der Wagen abhängt, so sei dies in noch höherem Maasse bei der Schifffahrt der Fall. Uebrigens bemerken wir betreffs der Grösse des Güterverkehres auf deutschen Binnenhäfen, dass Berlin ungefähr auf gleicher Stufe steht wie Ruhrort und Duisburg-Hochfeld; 1898 Berlin 5 632 298 t, Ruhrort 5 791 296 t und Duisburg 5 596 971 t. Dann kommt Mannheim mit 4 500 000 t, Breslau mit nur 1 200 000 t, Magdeburg mit 789 098 t, Dresden mit 535 305 t usw. Die grössten Schiffe, welche zur Zeit auf den deutschen Strömen verkehren, haben auf dem Rhein eine Tragfähigkeit von 2 100 t, auf der Elbe von 1 100 t. Für die Fortbewegung hofft man künftig, was gerade zur Verbilligung der Kanalschifffahrt von grosser Bedeutung werden kann, einen eminenten Fortschritt mit dem „elektrischen Schiffszug“ zu erreichen; auf diesem Gebiete werden zur Zeit von der Firma Siemens & Halske auf dem Finowkanal Versuche gemacht. Die Tragfähigkeit der deutschen Flussschiffe betrug im Jahre 1877: 1 350 000 t, 1895: 3 270 000 t.

Vergleicht man den Güterverkehr der Wasserstrassen und der Eisenbahnen, so zeigt sich, dass die Transportleistung der deutschen Binnenwasserstrassen sich in 20 Jahren von 2 900 000 tkm auf 7 500 000, also um 159 % gehoben hat; in der gleichen Zeit stieg der Güterverkehr auf den deutschen Eisenbahnen um 143 %. Wenn auch in Bezug auf die geleisteten Tonnenkilometer der Güterverkehr der Wasserstrassen um mehr als das $3^1/_2$ fache von den Eisenbahnen übertroffen wird, so ist ersterer doch in höherem Maasse gestiegen, obwohl die Länge der Wasserstrassen nicht erheblich zugenommen hat, die der Eisenbahnen dagegen um 69 % gewachsen ist. Von dem Gesammtgüterverkehr Deutschlands entfielen 1895 auf die Wasserstrassen 22 %, auf die Eisenbahnen 78 %. Dies Verhältniss hat sich in 20 Jahren kaum geändert. Dagegen hat sich der kilometrische Verkehr bei den Wasserstrassen viel mehr gehoben als bei den Eisenbahnen; er stellte sich 1875 bei den Wasserstrassen auf 290 000, bei den Eisenbahnen auf 410 000 t, die mittlere Transportentfernung bei ersteren auf 280, bei letzteren auf 125 km. Bereits 1885 übertraf der kilometrische Umlauf auf den Wasserstrassen denjenigen auf den Eisenbahnen; er betrug 480 000 gegen 450 000 t; 1895: 750 000 gegen 590 000 t; 1895 war also das Verhältniss zu Gunsten der Wasserstrassen 5 : 4. Die mittleren Transportentfernungen waren 1895 bei den Wasserstrassen 320, bei den Eisenbahnen 160 km. Die wirklich leistungsfähigen Wasserstrassen zeigen einen noch erheblich grösseren Schifffahrtsaufschwung als der Durchschnitt, ja fast die ganze, seit 1875 zu verzeichnende Verkehrsvermehrung entfällt auf die Hauptströme, sowie auf die neueren, in grossen Abmessungen angelegten Kanäle, vor allem auf die Elbe mit einer $4^1/_2$ fachen Verkehrssteigerung, auf die Oder mit einer 4 fachen und auf den Rhein mit einer $3^1/_2$ fachen. Der stärkste Jahresumlauf (kilometrischer Verkehr) betrug 1895 auf der Oder oberhalb Stettin und unterhalb Breslau 1 400 000 t; auf der Elbe an der Havelmündung 4 000 000 t, auf dem Rhein 8 000 000 t. Die Zahlen des Rheins werden auf keinem Binnenwasserwege Europas auch nur annähernd erreicht und nur übertroffen von dem riesigen Verkehr auf den grossen Strömen und Binnenseen Nordamerikas. Dabei ist zu bemerken, dass 1895 noch ein für die Schifffahrt ungünstiges Jahr war und dass 1898 der Rheinverkehr an der holländischen Grenze fast 12 000 000 t betrug. Einen verhältnissmässig mindestens gleichen, theilweise noch viel höheren Aufschwung zeigen auch die wenigen, in grösseren Abmessungen hergestellten Kanäle und kanalisirten Flüsse. So ist der kilometrische Verkehr gestiegen auf dem Plauer Kanal von 272 000 t in 1876 auf 824 000 t in 1895, d. h. auf das Dreifache; auf dem östlichen Ende des Friedrich Wilhelm- bezw. Oder-Spreekanals von 145 000 auf 1 047 000 t, d. h. um das Siebenfache. Der Mainverkehr hat bekanntlich sofort nach der Kanalisirung 1887 einen grossartigen Aufschwung genommen. All das spricht unleugbar auch für die künftige grosse Entwickelungsfähigkeit der Wasserstrassen.

Bei Gelegenheit des 25 jährigen Stiftungsfestes des Centralvereins für Hebung der deutschen Fluss- und Kanalschifffahrt sagte der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Thielen u. a.: „Gegenwärtig hat sich in den 25 Jahren der Verkehr auf unseren heimathlichen Schifffahrtstrassen, auf den Flüssen und Kanälen vermehrt in einer Weise und in Dimensionen, die ja vielfach gepriesen und angestaunt werden, die kleinen Seelen aber auch zu Besorgnissen Anlass gegeben haben.“ Wir möchten daran erinnern, dass vor zwei Jahren die im Sommer und Herbst 1897 eingetretene ausserordentliche Häufung von Eisenbahnunfällen in Verbindung mit verstärkten Verkehrsstockungen durch ganz Deutschland starke Besorgnisse erregten, dass die Eisenbahnen den Verkehr nicht mehr bewältigen könnten. Gewiss haben die deutschen Eisenbahnen, mit grossen Anstrengungen, seither ihren Befähigungsnachweis, wenn das überhaupt nöthig war, wieder voll erbracht; weder 1898 noch 1899 ist irgendwie ein ähnliches anscheinendes Versagen zu verzeichnen gewesen. Aber es darf auch in Zukunft nie wieder kommen. Und zu diesem Zweck, um auf die Dauer jedem Verkehrsbedürfniss entsprechend gerüstet zu sein, sollen die Wasserstrassen die Eisenbahnen unterstützen und ergänzen, muss die Parole für die Zukunft sein: Eisenbahnen u n d Kanäle.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Am 2. d. Mts. Abends 9¼ Uhr ereignete sich ein entsetzlicher **Unfall auf dem Klosterthor-Bahnhofe in Hamburg.** Etwa 40 Rekruten welche aus Schleswig-Holstein kamen und nach Diedenhofen und Metz fahren sollten, stiegen auf dem Klosterthor-Bahnhofe auf der verkehrten Seite aus dem Zuge und blieben auf dem ersten Gleise stehen. Gleich darauf lief ein Zug von Blankenese ein und fuhr in die Menge hinein. Drei Rekruten sollen dabei getödtet und etwa 30 verletzt worden sein. („B. Ztg.")

— In der am 25. September d. J. abgehaltenen Generalversammlung der **Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn** wurde die Dividende auf 10 % festgesetzt. Die Gesammtbetriebseinnahmen haben im abgelaufenen Geschäftsjahre 461 024 ℳ, die Ausgaben 236 471 ℳ betragen, so dass ein Ueberschuss von 224 553 ℳ verblieb, der sich nach Abzug der konzessions- und satzungsmässigen Rücklagen auf 199 989 ℳ ermässigt. Die Direktion berichtete, dass sich das Unternehmen auch im laufenden Geschäftsjahre befriedigend entwickelt.

**— Die Erträgnisse der bayerischen Staatsbahnen und der Staatshaushalt.** In der Sitzung der bayerischen Abgeordnetenkammer legte am 29. September d. J. der Finanzminister das Budget für das Jahr 1900/1901 vor. Aus den Mittheilungen des Ministers ist zu entnehmen, dass die Ueberschüsse der Jahre 1896 und 1897 rund 64 000 000 ℳ betrugen und dass sich die bedeutendste Mehreinnahme bei dem Etat der Staatseisenbahnen ergeben habe, nämlich 10 621 000 ℳ für 1896 und 12 639 000 ℳ für 1897, somit für die ganze Finanzperiode 23 260 000 ℳ. Die Mehreinnahme ist auf den ausserordentlichen Verkehrsaufschwung zurückzuführen, mit dem bei der Etatsaufstellung in diesem Umfang nicht zu rechnen war, und zwar um so weniger, als die Finanzperiode 1892/93 sogar mit einem Fehlbetrag von 2 500 000 ℳ und die Finanzperiode 1894/95 nur mit einem Mehrerträgniss von 3 400 000 ℳ abgeschlossen hatte. Der gleiche Verkehrsaufschwung hat sich auch bei dem Etat der Zinszuschüsse der pfälzischen Eisenbahnen fühlbar gemacht und zur Folge gehabt, dass diese Bahnen nicht nur keine Zinszuschüsse erforderten, sondern 1 880 000 ℳ an die Centralstaatskasse ablieferten. Der Staatseisenbahnetat für 1900/1 bilanzirt mit 166 547 000 ℳ, indem die Einnahmen um rund 22 853 000 ℳ und die Ausgaben um rund 20 961 000 ℳ höher veranschlagt sind. Die Einnahmen sind im Hinblick auf die stetig fortschreitende Verkehrszunahme höher gegriffen, als die wirklichen Einnahmen des Jahres 1898, in den Etat wurden neben den infolge der Verkehrssteigerung unvermeidlichen Mehrausgaben nennenswerthe Summen für Ergänzung und Erweiterung der baulichen Anlagen, sowie für Ersatz und Vermehrung des Fahrmaterials, dann für wesentliche Verbesserungen der Verhältnisse des Personals eingestellt. Der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben beträgt 46 464 000 ℳ und reicht nicht bloss zur Verzinsung der Eisenbahnschuld und zur Bestreitung des Aufwandes für Ruhegehälter und Unterstützungen, sondern ermöglicht noch die Abführung eines Betrages von 2 980 000 ℳ an allgemeine Staatsfonds.

**— Arbeiterkarten auf den sächsischen Staatsbahnen.** Seit 2. d. Mts. ist der „Drsd. Ztg." zufolge die bisherige Einrichtung, wonach Arbeiter-Monatskarten und -Wochenkarten zu bestimmten Zügen benutzbar sind, dahin erweitert worden, dass die Karten zur Fahrt von der Ausgabestation als dem Wohnorte, nach der Bestimmungsstation als dem Arbeitsorte, zu allen denjenigen Zügen mit IV. Wagenklasse gelten, welche vor 8 Uhr Morgens verkehren, während sie zur Fahrt vom Arbeitsorte nach dem Wohnorte zu allen denjenigen Zügen mit IV. Wagenklasse gelten, welche nach 4 Uhr Nachmittags verkehren. Soweit jetzt solche Karten zu Zügen benutzbar sind, die über 8 Uhr Vormittags hinaus oder vor 4 Uhr Nachmittags verkehren, wird hieran bis auf weiteres nichts geändert; die zugelassenen Züge sind aus den auf den Stationen angebrachten Anschlägen ersichtlich.

**— Bayerischer Eisenbahnerverband.** In Nr. 74 S. 1213 d. Ztg. theilten wir bereits mit, dass der Verbandssekretär im Auftrage der Vorstandschaft zwei Denkschriften an die bayerische Kammer der Abgeordneten verfasst hat, wovon die eine sich über die Wohnungsverhältnisse der Bediensteten und Arbeiter der bayerischen Staatseisenbahnen verbreitet und die andere die Wünsche des statusmässigen Eisenbahnpersonals zur Regelung des Gehaltsregulativs zur Sprache bringt. Ueber die erstere Denkschrift ist bereits an oben bezeichneter Stelle berichtet, weshalb wir hier nur auf die letztgenannte Denkschrift eingehen.

In der Einleitung zu dieser erkennt der Verfasser an, dass durch das Gehaltsregulativ der nichtpragmatisch angestellten statusmässigen Unterbeamten und Bediensteten vom Jahre 1894 die Pensionsverhältnisse wesentlich verbessert, die Anfangsgehälter theilweise erhöht und eine raschere Gehaltsvorrückung ermöglicht worden sei, dass jedoch — wie auch seitens der verschiedenen Parteien der Kammer der Abgeordneten zugegeben worden wäre — das Regulativ mancherlei Mängel und Ungleichheiten enthalte, die nur durch seine Revision beseitigt werden könnten. Die diesbezüglichen Wünsche des hier in Frage kommenden Personals, das 18 485 Unterbeamte und Bedienstete umfasst, stellt nach dieser Einleitung der Verfasser der Denkschrift wie folgt zusammen:

1. Vorrückung in höhere Kategorien und zwar in der Weise, dass die Angehörigen einer betreffenden Kategorie nach einer bestimmten Zahl von Jahren (3—10) in gleicher Diensteigenschaft in die nächsthöhere Kategorie aufgenommen werden. Da jedoch diesem Wunsche des Personals der Grundsatz der Staatsregierung gegenüberstehe, der von ihr im Landtage schon des öfteren als unverrückbar bezeichnet wurde: „kein Aufsteigen in eine höhere Kategorie ohne Beförderung", bezeichnet der Verfasser a) die Schaffung neuer Kategorien von Bediensteten und Vermehrung der höheren statusmässigen Stellen und b) die Erhöhung des Anfangsgehalts und Gewährung besonderer Gehaltszulagen als Mittel zur Beseitigung von Ungleichheiten aus dem Gehaltsregulativ und zur Verbesserung der Beförderungsverhältnisse.

2. Regelung der Gehaltszulagen, die sich zusammensetzen aus a) dem Wohnungsgeldzuschuss und b) den Bahnhofdienst- bezw. Werkstättedienst-, Strecken- und Baudienstzulagen und den Fahrdiäten. [Zu a) vergleicht die Denkschrift die diesbezüglichen Verhältnisse in Bayern mit jenen in Württemberg und Preussen und gelangt hierbei zu dem Wunsche, es möge der Vorgang Preussens in diesem Falle in Bayern mit einigen Aenderungen nachgeahmt werden; zu b) wird gewünscht, dass denjenigen Kategorien, die zur Zeit keine Nebenbezüge haben, solche für die Folge gewährt werden möchten.]

3. Regelung der Pensionsverhältnisse. Die Denkschrift erwähnt hier nochmals, dass die Pensionsverhältnisse im Jahre 1894 bereits eine wesentliche Verbesserung erfahren hätten, gleichwohl seien aber noch einige Wünsche in Bezug auf den Beginn der Pensionsjahre sowie auf Anrechnung der Gehaltszulagen als pensionsfähiges Einkommen übrig geblieben. Zunächst handelt es sich um eine alte Klage der aus dem Stande der Militäranwärter hervorgegangenen statusmässigen Bediensteten. Um diese zu beseitigen, wird gewünscht, dass der Satz in § 47 des Gesetzes, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten: „der Civildienstzeit wird die Zeit des aktiven Militärdienstes hinzugerechnet", auch in Bayern in die Pensionsbestimmungen mit aufgenommen werden möge, alsdann wird der Wunsch aufgestellt, dass den Bediensteten ein bestimmter Theil ihrer früheren Dienstjahre, die sie im Taglohnverhältniss als verpflichtete Arbeiter zugebracht, angerechnet werden möge; ferner wird gewünscht, es möge wie bei den Reichseisenbahnen und in Preussen auch in Bayern ein bestimmter Betrag aus den Wohnungsgeldzuschüssen sowie auch ein Theil der Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, der Prämien für Materialienersparnisse u. dergl. als pensionsfähig angerechnet werden, und zum Schlusse wird noch dem Wunsche Ausdruck verliehen, ein Mindestruhegehalt (von etwa 500 ℳ) festzusetzen, die ein Bediensteter erhalten solle und wenn er auch, nach jahrelanger Verwendung im Taglohnverhältnisse, nur einen Tag in statusmässiger Stellung zugebracht.

**— Emdener Hafen.** Wie in den Tageszeitungen gemeldet, fanden dieser Tage Konferenzen in Emden zwischen Vertretern des preussischen Ministeriums, der Hamburg - Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd statt. Die „Köln. Ztg." meint nun, dass diese Verhandlungen vielfach zu voreiligen und übertriebenen Mittheilungen Anlass gegeben haben. Es ist durchaus zu wünschen, und auch möglich, dass diese Verhandlungen für die Zukunft Emdens vortheilhafte Folgen haben werden, aber irgend welche feste Beschlüsse liegen bisher nicht vor. Ganz und gar ausgeschlossen ist es, dass die Reichspostdampfer von Emden aus abgefertigt werden können, und thatsächlich hat es sich auch nur um die Frage gehandelt, ob die nach Ostasien laufenden Frachtdampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie in Emden Schienen für die Schantung-Eisenbahn laden sollen. Das hängt aber nicht nur von der Zugänglichkeit des Hafens für grosse See-

schiffe, sondern auch von anderen Faktoren ab, da es sich immer darum handeln wird, ob es für die Dampfschifffahrtsgesellschaften vortheilhafter erscheint, mit Rücksicht auf die Vorfracht die Ladung allein in den bisherigen Ausgangshäfen zu nehmen, oder Emden zu diesem Zwecke mit heranzuziehen. Soweit uns bekannt, hat vertragsmässig die Verschiffung der Schienen nach Kiautschou nach Wahl der Schantung-Eisenbahngesellschaft in Bremen-Hamburg oder Rotterdam-Antwerpen zu erfolgen. Doch ist es, falls günstige Vorbedingungen vorhanden sind, selbstredend auch nicht ausgeschlossen, dass die Verschiffung ab Emden erfolgen kann.

— Bei dem in letzter Zeit mehrfach erwähnten **Dampffährenprojekt Malmö - Warnemünde** ist der Gesichtspunkt in Betracht zu ziehen, dass mit der Eröffnung der Passagier- und Postdampferlinie Sassnitz-Trelleborg die Verbindung zwischen Deutschland und Schweden eine so günstige Ausgestaltung erhalten hat, dass die bekannte Trajektverbindung Warnemünde-Gjedser nur als eine nothwendige Folge der verbesserten Verkehrsverhältnisse anzusehen ist. Gelangt die deutsch-dänische Linie, für die der mecklenburgische Landtag bereits den auf Mecklenburg entfallenden Kostenantheil bewilligt hat, zur Ausführung, so dürfte auch die Ausführung des schwedisch-deutschen Projektes nur noch eine Frage der Zeit sein. Malmö hat bereits einen modern eingerichteten Hafen mit Werften und eine Maschinenfabrik, und Warnemünde wird über kurz oder lang ebenfalls einen Umbau und eine Vergrösserung seiner Hafenanlagen vornehmen. Erdbohrungen und Geländeuntersuchungen haben bei Warnemünde bekanntlich schon im letzten Sommer stattgefunden.

Zu dem gleichen Projekt wird aus Stockholm folgendes berichtet: Seit einiger Zeit werden von der hiesigen Regierung Ermittelungen darüber angestellt, welche Wege für den Waarentransport zwischen Schweden einerseits und Deutschland und Dänemark andererseits die zweckmässigsten sind. Auch die Konferenz, die in den letzten Tagen des August unter Betheiligung höherer Eisenbahnbeamten der interessirten Staaten hier zusammentrat, um über Frachtverhältnisse im Güterverkehr zwischen Deutschland, Schweden, Norwegen und Dänemark zu berathen, stand hiermit im Zusammenhang. Inzwischen hat eine von der Regierung niedergesetzte Kommission sich auch an den Malmöer Handels- und Schifffahrtsausschuss gewandt, um dessen Gutachten über die zweckmässigste Dampffährenverbindung zwischen Schweden und Deutschland einzufordern. Die Antwort des Ausschusses lässt erkennen, dass man vor allem den Vortheil der Stadt Malmö im Auge gehabt hat, nichtsdestoweniger ist sie in manchen Punkten von grösserem Interesse. Zuerst wird geltend gemacht, dass eine direkte Linie Malmö-Warnemünde kürzer sein würde, als die Linie Malmö-Trelleborg-Warnemünde, ferner 175 bezw. 389 km kürzer, als die jetzige Dampffährenverbindung über Fredericia - Korsör und 78,2 km kürzer, als die vorgeschlagene Linie Malmö-Kopenhagen-Gjedser-Warnemünde, und zwar alle Entfernungen von den in beigegebenen Tabellen näher aufgeführten Handelsplätzen an gerechnet. Eine Dampffähre Malmö-Warnemünde würde auch die Möglichkeit eines deutsch - dänischen Verkehres über Malmö nicht ausschliessen, da die Entfernung von Warnemünde über Gjedser nach Kopenhagen 218,8 km, dagegen von Warnemünde über Malmö nach Kopenhagen nur 207,4 km betrage. Bei der Beurtheilung der Rentabilität der einzelnen Linien würde die Bedeutung eines solchen Verkehres nicht zu unterschätzen sein. Der Ausschuss empfiehlt danach die direkte Linie Malmö-Warnemünde als den zweckmässigsten Weg für den Güterverkehr zwischen Schweden und Deutschland, und zwar in der Hauptsache, weil er der kürzeste und dabei ein direkter ist.

— Am 29. September d. J. starb plötzlich infolge eines Herzschlages der **Ober-Regierungsrath Alexander Goehle**, Mitglied der königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg. Deren Präsident und Mitglieder widmen ihm im Anzeigentheil unseres Blattes einen warmen Nachruf. Wir fügen hinzu, dass der Verstorbene dem Kreise der preussischen Staatseisenbahnverwaltung etwa 25 Jahre lang angehört und sich überall höchste Achtung und Anerkennung erworben hat. Früher bei den östlichen Direktionen und beim Eisenbahnbetriebsamt in Harburg thätig, wurde ihm im Jahre 1883 die Leitung des Betriebsamts Magdeburg-Halberstadt, einige Jahre später die des Betriebsamts Braunschweig anvertraut. Als dieses mit der Neugestaltung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung aufhörte, wurde Goehle als Ober-Regierungsrath in die Stellung befördert, aus der er nun durch den Tod gerissen ist. Ueberall wusste man seinen scharfen Verstand, seine Arbeitskraft, seine Treue und Zuverlässigkeit besonders zu schätzen.

Auch auf einem anderen Gebiete als dem seines Berufes, hat sich Goehle einen guten Namen gemacht. Er galt für einen der ausgezeichnetsten Schachspieler Deutschlands.

Wer den Verstorbenen kannte, wird den Verlust des trefflichen Mannes aufs Tiefste beklagen und ihm ein treues Andenken bewahren!

— **Personalnachrichten.** Bei den preussischen Staatseisenbahnen sind versetzt worden: die Regierungsräthe Pannenberg, bisher in Breslau, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Hannover und Lüttke, bisher in Bremen, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, der Regierungsassessor Wulff, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Breslau; die Regierungs- und Bauräthe Böhme, bisher in Burgsteinfurt, als Vorstand der Betriebsinspektion 4 nach Allenstein und Walther, bisher in Ostrowo, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Burgsteinfurt; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Korth, bisher in Ratibor, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Duisburg, Wegele, bisher in Templin, als Vorstand der Betriebsinspektion nach Ostrowo, Kressin, bisher in Allenstein, als Vorstand der Betriebsinspektion 1 nach Ratibor, Mahler, bisher in Burgsteinfurt, als Vorstand (auftrw.) der am 1. Oktober d. J. neuerrichteten Betriebsinspektion nach Heilsberg in Ostpr., Oesten, bisher in Frankfurt a/M., nach Aachen zur Leitung des Erweiterungsbaues des Bahnhofes daselbst, Krauss, bisher in Aschersleben, an die Eisenbahndirektion in Bromberg, Bulle, bisher in Lichtenberg (Oberfranken), zur Leitung der ausführlichen Vorarbeiten für den Bau der Bahnstrecke Ilmenau-Schleusingen nach Schleusingen, Jaspers, bisher in Aachen, an die Eisenbahndirektion in Köln, Hässler, bisher in Glogau, an die Eisenbahndirektion in Posen, Richard, bisher in Frankfurt a/O., an die Eisenbahndirektion in Essen a/R. und Klotzbach, bisher in Guben, an die Eisenbahndirektion in Elberfeld; die Eisenbahn - Verkehrsinspektoren Kowalski, bisher in Graudenz, als Vorstand der Verkehrsinspektion nach Flensburg, Schmidt, bisher in Königsberg i/Pr., als Vorstand der Verkehrsinspektion 1 nach Cassel und Krause, bisher in Waldenburg i/Schl., als Vorstand der Verkehrsinspektion 3 nach Berlin.

Dem Regierungsassessor Melchers in Erfurt ist die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst verliehen und der Regierungsbaumeister Rohlfs in Elberfeld zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** Die vor einigen Tagen abgehaltene Vollversammlung der Kommission wurde vom Vorsitzenden Eisenbahnminister Dr. v. Wittek mit der Mittheilung eröffnet, dass die Bauten der Kommission durch das jüngste Hochwasser glücklicherweise keinen Schaden erlitten haben. Zugleich stellte der Vorsitzende unter lebhafter Zustimmung der Versammlung fest, dass die Bauwerke der Verkehrsanlagen bei Nussdorf, insbesondere die dortige grosse Wehrbrücke und Absperrvorrichtung, dem Andrange der ganz gewaltigen Hochfluthen des Donaustromes bestens Stand gehalten und ihrem Zwecke vollständig entsprochen haben, indem sie eine so starke Senkung des Wasserspiegels im Donaukanale bewirkten, dass dadurch die Stadt Wien vor einer Ueberschwemmung der tiefer gelegenen Stadttheile bewahrt blieb. Den wackeren Technikern, welche diese Anlagen mustergültig ausführten, gebühre dafür der wärmste Dank. Einen weiteren Gegenstand der Beschlussfassung bildete die Frage der Herausgabe der ursprünglich als Ausstellungsgegenstand für die Pariser Weltausstellung in Aussicht genommenen technischen Veröffentlichung über die Wiener Stadtbahn. Da jedoch die Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn dermalen noch nicht vollendet ist und daher in einer derartigen Veröffentlichung nur das Projekt derselben und nicht die ausgeführte Bahn zur Darstellung gelangen könnte, so wurde der seinerzeitige grundsätzliche Beschluss wegen Herausgabe der Denkschrift bestätigt, die Ausführung jedoch für den Zeitpunkt der Vollendung der vorerwähnten Stadtbahnlinie aufgeschoben. Weiter wurde beschlossen, dass über die gesammten Arbeiten der Wiener Verkehrsanlagen eine einheitlich ausgestattete Schrift veröffentlicht werden sollte, in deren einzelnen Bänden die verschiedenen Anlagen, jede für sich, jedoch in gleichmässiger Weise, geschildert werden sollen. Mit der Durchführung dieser Aufgabe und der sofortigen Einleitung der erforderlichen Vorarbeiten wurde ein aus dem Baudirektor der Wiener Stadtbahn, dem Stadtbaudirektor der Gemeinde Wien und dem Hafenbaudirektor der Donauregulirungskommission zusammengesetztes Komitee betraut.

— **Zur Förderung der Malzausfuhr.** Für die Ausfuhr von Malz wird seitens der österreichischen Eisenbahnen eine Refaktie

gewährt, welche für den Wagen 15 fl. bei einer zurückgelegten Entfernung von 80 bis 150 km und von 25 fl. bei einer solchen von 150 km und darüber beträgt. Diese Refaktie wird in der Regel für ein Jahr zugestanden und läuft der Termin mit Ende September ab. Mit Rücksicht hierauf hat vor kurzem im Eisenbahnministerium eine Zusammenkunft von Vertretern der betheiligten Centralstellen sowie der Privatbahnen stattgefunden, in welcher beschlossen wurde, diese Begünstigung auf ein weiteres Jahr zu verlängern. In der letzten Tagung des Staatseisenbahnrathes ist bekanntlich gegenüber den für die Malzindustrie angesprochenen weitergehenden Begünstigungen seitens der Regierung die Veranstaltung von Erhebungen für den Herbst in Aussicht gestellt, gleichzeitig aber aus dem Schoosse des Staatseisenbahnrathes auf den Umstand hingewiesen worden, dass die Ausfuhrverhältnisse des österreichischen Malzes befriedigende seien. Die Erhebungen dürften im Spätherbste stattfinden.

— **Die Betriebseinnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn** weisen bisher gegen das Vorjahr einen Rückgang um mehr als 500 000 fl. auf. Diese Mindereinnahmen sind hauptsächlich auf den Rückgang des Getreideverkehres sowie des Kohlenverkehres zurückzuführen. Ausserdem kommen die auf Veranlassung der Regierung erfolgte Herabsetzung der Kohlentarife im Durchgangsverkehre (vergl. Nr. 15 S. 239 d. Ztg.) sowie die seit 1. Juli d. J. in Kraft getretenen Ermässigungen in den Lokaltarifen (vergl. Nr. 47 S. 830 d. Ztg.) in Betracht. Da bei der endgültigen Abrechnung die vorläufig ermittelten Einnahmen in der Regel eine namhafte Erhöhung erfahren, so ist wohl anzunehmen, dass die endgültigen Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im grossen und ganzen sich auf der Höhe des Vorjahres halten werden. Dagegen werden die Betriebsausgaben voraussichtlich eine namhafte Steigerung erfahren, und zwar insbesonders durch Bestreitung gewisser Bauauslagen zu Lasten der Betriebsordnung, ferner durch das höhere Erforderniss für die Bezüge der Bediensteten und durch die Mehrauslagen für Verzinsung und Tilgung der Anlehen.

— **Verbindung der Schneebergbahn mit der Aspangbahn.** Die niederösterreichische Statthalterei hat im Auftrage des Eisenbahnministeriums bezüglich des vom Konzessionär vorgelegten Einzelentwurfes für die Verbindungsbahn von der Haltestelle „k. k. Feuerwerksanstalt“ (Schneebergbahn) nach der Station „Sollenau“ (Aspangbahn) die politische Begehung und Enteignungsverhandlung, Erörterung der Stationsfragen und Bestimmung der feuersicheren Herstellungen angeordnet. Diese Verbindungsstrecke soll einen wesentlichen Bestandtheil der Schneebergbahn bilden und ermöglichen, dass direkte Züge vom Centralbahnhof Hauptzollamt der Wiener Stadtbahn bis nach Puchberg-Schneeberg geleitet werden können.

— **Das Eisenbahnministerium** hat soeben den ersten Band des Katalogs seiner **Amtsbibliothek** herausgegeben. Dieser Band umfasst die Werke, welche das Eisenbahnwesen behandeln. Im zweiten Bande sollen sich die Werke aus den Gebieten der Rechts- und Staatswissenschaften, dann der allgemeinen technischen Wissenschaften und der kaufmännischen Fächer sowie Werke sonstigen Inhalts anschliessen. Den Grundstock der Amtsbibliothek des Eisenbahnministeriums bildet die Bibliothek der bestandenen Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, welche seinerzeit hauptsächlich aus den Büchersammlungen der in das staatliche Bahnnetz aufgenommenen Bahnen entstanden war und seither im Laufe der Jahre eine sehr erhebliche Bereicherung erfuhr. Dieser Zuwachs ergab sich theils durch Ueberweisung aus anderen staatlichen Büchereien, theils durch sonstige Zuwendungen, theils endlich durch Ankäufe aus eigenen Mitteln der Staatseisenbahnverwaltung. Mit Schluss des Jahres 1885 zählte die Bibliothek nach einem zu jener Zeit aufgestellten Kataloge im ganzen 5 370 Bände. Seither ist der Bestand an Büchern auf 8 017 Werke mit 19 565 Bänden angewachsen.

— **Internat der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Am 24. September d. J. wurde das von der Kaschau-Oderberger Bahn für Kinder ihrer Bediensteten in Iglo errichtete Internat in Anwesenheit des ungarischen Handelsministers feierlich eröffnet. Bei der Feier hielt der Präsident des Verwaltungsrathes der Kaschau-Oderberger Bahn Dr. Falk eine Ansprache an den Minister, in welcher er betonte, dass man mit der Gründung der neuen Anstalt bestrebt gewesen sei, Abhilfe zu schaffen gegen einen seit Jahren bestehenden und von der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn — noch mehr aber von ihren Angestellten — empfundenen Uebelstand. (Ein grosser Theil der Angestellten der Kaschau-Oderberger Bahn war nämlich an Orten, wo es entweder gar keine Schulen oder nur solche niedrigen Ranges gibt, beschäftigt.) Andererseits muthete die Unterbringung der den Elementarschulen entwachsenen Kinder in irgend einer grösseren Stadt behufs Fortsetzung ihrer Studien den Eltern Opfer zu, welche in vielen Fällen ihre Mittel überstiegen. Diese Erfahrung brachte in der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn den Gedanken zur Reife, selbst in einer hierzu geeigneten, die erforderlichen Lehranstalten besitzenden grösseren Stadt eine Anstalt zu errichten, in welcher bei möglichst geringer Belastung der Eltern diejenigen ihrer Kinder, welche für den Besuch der Mittelschulen reif sind, nicht nur vollständige Verpflegung finden, sondern auch ausserhalb der in der Schule verbrachten Zeit unter gehöriger Aufsicht stehen und zugleich einer moralischen und in ungarisch patriotischem Geiste geleiteten Erziehung theilhaftig werden. Es sei ein dreifaches Ziel, welches der Verwaltung vorschwebte: es sollte den Kindern der Angestellten möglich gemacht werden, sich jene Kenntnisse zu erwerben, mit deren Hilfe sie später sich ihren Unterhalt verdienen können; ferner sollen die Zöglinge zu guten Ungarn herangebildet werden, die nicht nur als gebildete Menschen der ganzen menschlichen Gesellschaft, sondern auch als gute Patrioten besonders ihrem ungarischen Vaterlande zur Ehre gereichen, und endlich nach dem alten Spruche „mens sana in corpore sano“ wollte man ihnen eine solche Lebensweise bieten, welche geeignet ist, den in der Entwickelung begriffenen Körper dieser jungen Leute nach Möglichkeit zu kräftigen. Die hochherzige Unterstützung der ungarischen Regierung habe einen grossen Theil daran, dass die solchen Zwecken gewidmete Anstalt heute fertig dasteht. Ob sie den Erwartungen derjenigen entsprechen wird, welche sie ins Leben gerufen haben? das sei das Geheimniss der Zukunft. Allein, si licet parva componere magnis, so wie man von den Staaten behauptet, dass diese nur durch dieselben Faktoren erhalten werden können, durch welche sie entstanden sind, so gelte dies wohl auch von dem neu errichteten Institute. Der eine dieser Faktoren: die Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, werde wie bisher, so auch in Hinkunft diese Anstalt als ihr liebstes Kind betrachten und ihr gegenüber mit unermüdlichem Eifer jederzeit ihre Vaterpflichten erfüllen. Der zweite Faktor, die Stadt Igló, biete durch ihren bisherigen Eifer und ihre Opferwilligkeit für die Sache eine Gewähr dafür, dass diese Stadt, welcher ja das Internat unzweifelbar zur Zierde gereicht, auch in Zukunft alles aufbieten werde, um dessen Blüthe zu fördern. Der Redner gab der Erwartung Ausdruck, dass auch der dritte und allerwichtigste Faktor, die Regierung, der Anstalt auch fernerhin jene mächtige Unterstützung werde zu theil werden lassen, ohne welche sie niemals hätte zustande kommen können und ohne welche es nicht möglich wäre, die mit der Errichtung der Anstalt verbundenen erhabenen Ziele zu erreichen.

In seiner Antwort sprach der Minister der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn für das edle Beispiel, welches sie durch die Errichtung des Internats gegeben habe, den Dank aus und führte aus, dass in den sozialistischen Bewegungen und namentlich in der sozialistischen Litteratur der Kampf gegen das Kapital sich hauptsächlich gegen die Aktiengesellschaften rüste und die schädlichste, vielleicht wirksamste Beschuldigung gegen die Aktiengesellschaften sei die, dass sie kein Herz haben. Jene Beschuldigungen haben aber eine durchaus irrige Grundlage. Dies habe neuerlich die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Bahn bewiesen, indem sie nicht nur den Anforderungen des Verkehres und jenen amtlichen Aufgaben in mustergültiger Weise entsprochen, zu denen sie naturgemäss berufen sei, sondern indem sie gleichzeitig auch aus freien Stücken die humanitären Gebote gegenüber ihren Organen erfülle. Die Eisenbahnangestellten seien, wie der Minister bemerkte, selten in der Lage, für die Erziehung ihrer Kinder in vollem Maasse zu sorgen und zufolge ihres Berufes vermögen sie auch moralisch weniger Einfluss auf die Kinder zu üben, welche deshalb der Gefahr ausgesetzt sind, einst selbst unter bescheidenen Verhältnissen ihren Beruf nicht ausfüllen zu können. Ein Institut wie dieses habe die Aufgabe, einerseits die Eltern von dieser schweren Sorge zu befreien, andererseits die Kinder vor Verkümmerung und Entnationalisirung zu bewahren. Der Minister wies in seiner Rede noch auf ein weiteres Moment hin, welches ihm das neue Institut werthvoll für den Eisenbahndienst erscheinen lasse. Er bezeichnete es nämlich als in hohem Maasse wünschenswerth, die Erfahrungen, Kenntnisse und Fertigkeiten gleichwie in anderen Berufszweigen so auch im Eisenbahndienste von Generation zu Generation zu vererben und zwar nicht durch Zwang, sondern durch Erziehung.

Im Leben könne man es häufig beobachten, dass das Kind vom Vater sich Kenntnisse erwirbt, die ihm, wenn es dieselbe Laufbahn betritt, zur grossen Erleichterung dienen, während das Kind, wenn es auf eine andere Laufbahn gedrängt wird, jene Kenntnisse nicht verwerthen könne und mit grossen Schwierigkeiten in die neuen Verhältnisse sich einleben müsse. Infolge dessen trete dann ein doppelter Kraftverlust ein. Es sei die Aufgabe der Familien, der Anstalten im Leben der Nationen, diese Kräfte zu sammeln, zu retten und für die Zukunft zu sichern. Diese Anstalt gehöre nun zu jenen, die nach Auffassung des Ministers auch hierzu berufen sei; sie sei daher nicht nur

in humaner und in nationaler Hinsicht, sondern auch hinsichtlich jener Fachaufgaben von grosser Wichtigkeit, die der Fürsorge der Eisenbahnorgane anvertraut seien.

Der Minister besichtigte dann sämmtliche Räume der Anstalt und sprach wiederholt über deren zweckmässige Einrichtung seine ausserordentliche Anerkennung aus.

Die vom Oberingenieur der Kaschau-Oderberger Bahn Pfinn verfassten Pläne der Anstaltsgebäude nehmen nicht nur auf die Sparsamkeit und zweckmässige Eintheilung, sondern auch auf die hygienischen Anforderungen besondere Rücksicht. Das ganz frei stehende stockhohe Gebäude nimmt eine Fläche von 1 843 qm ein; der für die Zöglinge (vorerst 150, vergl. Nr. 35 Jahrg. 1898 d. Ztg.) bestimmte Garten und die Höfe umfassen 12 500 qm. Das Gebäude und seine Einrichtung kosteten insgesammt 130 000 fl. (Zu den Baukosten leistete die Stadtgemeinde Iglo, welche bekanntlich auch den erforderlichen Baugrund unentgeltlich zur Verfügung stellte, einen Beitrag.) Das umfassende Gebäude enthält acht Studirzimmer, ebenso viel Schlafsäle und Waschräume, ausserdem einen grossen Speisesaal, Spielsäle, Badelokalitäten usw. Vom Hauptgebäude abgesondert wurde für die kranken Zöglinge ein aus zwei Krankensälen, einem Wärterzimmer und einem Badezimmer bestehendes Spitalsgebäude errichtet. Das ganze Gebäude ist mit elektrischer Beleuchtung, mit Ventilationsvorrichtungen und Wasserleitung versehen.

Zum Schlusse sei bemerkt, dass ähnliche Anstalten wie die besprochenen seitens der ungarischen Staatsbahnen schon seit längerer Zeit in Szegedin und Kaposvar für Söhne ihrer minder bemittelten Bediensteten unterhalten werden.

— **Personalnachrichten.** Sektionsrath Dr. von Forster, der Vorstand des Präsidialbüreaus im österreichischen Eisenbahnministerium, hat den Titel und Charakter eines Ministerialrathes erhalten. Die mit dem Titel und Charakter von Sektionsräthen bekleideten Dr. Freiherr von Banhans und Dr. Schreiber wurden zu wirklichen Sektionsräthen ernannt.

## Vereinsausland.

— **Vorarbeiten für die Montblancbahn.** In der „Revue générale des Sciences" vom 30. Juli d. J. prüfen mehrere französische Gelehrte, unter ihnen J. Vallot, der bekannte Direktor des Observatoriums auf dem Montblanc, die Möglichkeit der Anlage einer auf den Gipfel dieses Berges führenden Eisenbahn. Nach einer Reihe vorgängiger Studien an Ort und Stelle und nach den über die Gegend des Berges veröffentlichten Karten und Untersuchungen betrachten sie dieses der Anregung des Herrn Saturnin Fabre zu verdankende Projekt für vollkommen ausführbar. Die Verfasser erörtern in ihrer Studie mehrere Linienführungen und entscheiden sich schliesslich für folgende zum grossen Theil unterirdische Linie:

1. Untere Abtheilung: Die Bahn würde im Arvethal beginnen und den Taconnaz-Grat entlang bis zur Aiguille du Goûter (3 843 m) steigen.

2. Obere Abtheilung: Von der genannten Aiguille an bis zum Gipfel des Montblanc würde die Linie unter dem Dôme du Goûter hindurch führen und beim Observatorium Vallot (4 362 m) an den Rochers des Bosses wieder an die Oberfläche kommen, um dann, das äusserste Ende des Grand Plateau umgehend, am Fuss der grossen, von ewigem Schnee bedeckten Gipfelfläche des Montblanc auf der Nordseite an einem Punkte, etwa bei den Petits Rochers-Rouges (4 500 m), ihren Endpunkt zu erreichen.

Nach den Verfassern wird die Durchführung der unteren Abtheilung und die Anlage der Linie bis zum Gipfel der Aiguille du Goûter dem Beginn der Arbeiten der oberen Abtheilung vorhergehen mussen. Dank dieser fertiggestellten Strecke der Bahn würden die Arbeiter dann täglich ohne Ermüdung den Hauptwerkplatz der oberen Abtheilung, welcher an der Station der Aiguille du Goûter liegen würde, erreichen können. Es wird wahrscheinlich möglich sein, einen zweiten Arbeitsplatz beim Observatorium Vallot anzulegen, endlich wird man vielleicht einen dritten am Endpunkt der Bahn einrichten können.

Eine Gesellschaft für die Vorarbeiten hat sich soeben unter dem Vorsitz Vallot's unter Mitwirkung Fabre's gebildet, um ein endgültiges, genaues und bis in die Einzelheiten durchgeführtes Projekt für diese Eisenbahn auszuarbeiten, deren Ausführung gewiss eine unendliche Menge Reisender in das Thal von Chamonix ziehen würde.

Indem wir vorstehende Mittheilungen des „Génie Civil" wiedergeben, möchten wir meinen, dass die Bahn auf den Montblanc zwar gewiss ebenso ausführbar ist, wie die auf die Jungfrau, ihre Schwierigkeiten aber in mancher Beziehung noch viel grösser sein werden, als die der Jungfraubahn. Der Ausgangspunkt Chamonix liegt nur 1 041 m hoch, während die Jungfraubahn bei der Kleinen Scheidegg erst in 2 064 m Höhe beginnt. Der vorgeschlagene Endpunkt der Montblancbahn ist in Höhe von 4 500 m, also nebenbei noch 310 m unter dem Montblancgipfel (4 810 m) angenommen, während die Jungfraubahn nur die Höhe von etwa 4 100 m (67 m unter dem Gipfel) zu erklimmen braucht. Die Gesammtsteigung der Montblancbahn wird also mehr als 3 000 m, die der Jungfraubahn, von der Kleinen Scheidegg an gerechnet, nur 2 000 m betragen. Die landschaftliche Anziehungskraft des Jungfraugebietes ist anerkanntermaassen grösser als jene des Montblanc, weil die Gebirgsformen dort schöner, gewaltiger, schroffer sind, während in der nächsten Umgebung des Montblanc die ungeheueren Schneeflächen überwiegen. Die Aussicht vom Montblanc soll aus diesem Grunde selten befriedigen. Dazu kommt, dass für die beiden Hauptreisevölker Europas, für Deutsche und Engländer, das Berner Oberland wesentlich leichter erreichbar ist, als das von der Schweiz noch durch zwei Gebirgsriegel (Col de la Forclaz und Col de Balme oder Tête noire) geschiedene Thal von Chamonix. Zwar kann man dahin auch von Genf aus durch das Thal der Arve gelangen, aber der unendlich überwiegende Strom der Touristenwelt bewegt sich doch auf der Linie Lausanne-Montreux-Wallis und gelangt nach Chamonix auf dem genannten noch recht unbequemen Wege. Von den Massen, wie sie das Berner Oberland überfluthen und für die Jungfraubahn in Rechnung kommen, wird bei einer Montblancbahn nicht die Rede sein können.

— **Elektrischer Omnibusbetrieb in Paris.** Die „Compagnie des omnibus de Paris" wird demnächst, wie der „Génie Civil" berichtet, ihre Pferdelinien Louvre-Vincennes und Louvre-Cours de Vincennes in elektrischen Betrieb umwandeln. Diese beiden Strecken haben nicht ungünstige Neigungsverhältnisse und Längen von 8,8 und 6,6 km. Es wird beabsichtigt, im allgemeinen Motorwagen mit einem Anhängewagen verkehren zu lassen. Den Strom wird eine Kraftstation von 2 000 Kilowatt liefern, die bereits zu Montreuil im Bau begriffen ist. Zwei Ladestellen sind vorgesehen. An den Endpunkten der Strecken werden Wagenschuppen errichtet, einer in Vincennes gegenüber dem Festungszugang, der andere in Paris an der Ecke der Pyrenäen- und Lagnystrasse. Zehn Kessel, je von einer Durchschnittsleistung von 2 000 kg Dampf in der Stunde, dienen zum Betriebe von fünf Gruppen von Elektrizitätserzeugern. Drei Gruppen bestehen aus Verbunddampfmaschinen mit Kondensation von 700 PS, welche direkt mit den Dynamos gekuppelt sind, und zwei aus Lavalturbinen mit Kondensation von 300 PS, die ein Dynamomaschinenpaar in Thätigkeit setzen. Die durchschnittliche Ladespannung der Akkumulatoren wird 560 Volt betragen. Schwankungen werden durch Ausgleichsmaschinen fern gehalten, wodurch ermöglicht ist, den Aufenthalt der Motorwagen an den Ladestellen herabzusetzen, wenn deren eine grosse Anzahl an den Endstationen sich befindet.

Die je 52 Plätze enthaltenden Decksitzwagen sind mit zwei elektrischen Motoren versehen, die zwischen den Achsen angebracht sind und sie mittelst eines Zahnradpaares treiben; sie sind ferner mit einer Soulerin- und einer Handbremse sowie mit zwei Sandstreuern ausgerüstet. Die Motorwagen wiegen besetzt 18 t, die Anhängewagen 8,3 t. Mit der Lieferung und Unterhaltung der Akkumulatoren sind die beiden Gesellschaften Tudor und Blot betraut worden.

— Der italienische Bautenminister hat, einer Meldung der „B. B.-Ztg." zufolge, Vorkehrung getroffen, dass spätestens im nächsten Frühjahr der **Ausbau zahlreicher Eisenbahnstationen** vorgenommen werde, wozu 17 000 000 L. ausgeworfen sind. Inzwischen soll noch vor Jahresschluss eine Schienenlieferung in Höhe von 8 000 000 L. zur öffentlichen Verdingung ausgeschrieben werden.

— **Eisenbahnprojekt Kiew-Kowel.** Wie die „Birsh. Wed." mittheilen, nahen die speziellen Vorarbeiten an der neu projektirten, 425 Werst langen Eisenbahn von Kiew (Station der Kursk-Kiew-Odessa-Eisenbahn) nach Kowel (Station der Kasatin-Bjelostock-Grajewo-Eisenbahn) sich ihrem Ende. Im nächsten Frühjahre soll mit dem Bau der Bahn begonnen werden.

Diese Bahn hat zunächst eine Wegabkürzung von rund 73 km zum Hafen von Königsberg i/Pr. zur Folge, sodann aber entlastet sie die gegenwärtig bestehende Strecke von Kiew über Kasatin und hat daher auch nach dieser Richtung eine grosse Bedeutung, endlich aber darf man sie wohl als den Anfang zu einer besseren Verbindungslinie zwischen Kiew und Charkow ansehen, denn eine Fortführung der Bahn etwa über Lochwitza und Achtyrka oder über Mirgorod direkt nach Charkow würde nicht nur die beiden grossen südrussischen Städte auf kürzerem Wege mit einander verbinden, sondern auch für Charkow eine wesentlich bessere Verbindung mit Westeuropa schaffen.

— **Aus dem Weichselgebiete** wird mitgetheilt: 1. dass die Organisation der ersten, auf Grund der Normalstatuten gegründeten Gesellschaft zum Bau von Zufuhrbahnen im Weichselgebiete jetzt zum Abschlusse gebracht worden ist. Diese Gesellschaft wird, wie die „Lodzer Zeitung" mittheilt, schmalspurige Verbindungsbahnen zu verschiedenen Städten des Gebietes bauen, die in der Nähe von den Hauptlinien liegen. Die Gesellschaft zählt bis jetzt 80 Mitglieder, die über ein Kapital von 1 000 000 R. verfügen. Dieser Tage fand in Warschau die erste Generalversammlung der Mitglieder statt, in welcher die Glieder des Verwaltungsrathes gewählt wurden.

Die Gesellschaft hat auch die Marki-Bahn, deren Erbauer gleichfalls zu ihren Aktionären gehören, für die Summe von 800 000 R. angekauft. Mit dem Inslebentreten der Gesellschaft wird die mit Konzessionen betriebene Spekulation ihr Ende erreichen, da der Gesellschaft das Vorrecht vor allen übrigen Unternehmern zusteht.

2. Dass die schmalspurige Eisenbahn Warschau-Berg Kalwarya-Grojez in eine breitspurige umgebaut werden soll. Gleichzeitig hat die Gesellschaft dieser Bahn beschlossen, in Warschau ein elegantes geräumiges Bahnhofsgebäude aufzuführen.

Endlich kann als Kuriosum mitgetheilt werden, dass infolge beständigen Steigens der Preise für Eisenbahnschwellen die Eisenbahndirektion diesen Bedarfsartikel für die Weichselbahnen aus Sibirien und vom Ural zu beziehen beschloss, von wo bezogen die Schwellen trotz der bedeutenden Transportkosten billiger zu stehen kommen. Um den Bezug zu erleichtern, ist die Einführung eines ermässigten Tarifsatzes in Aussicht genommen.

Wenn man bedenkt, dass das Weichselgebiet selbst und ebenso die umliegenden Gouvernements mit Wäldern, selbst mit Urwäldern bestanden sind, so klingt die Mittheilung so sonderbar, dass man sie zunächst nur als ein Kuriosum registriren kann.

Die Tarifermässigung wird aber unter allen Umständen sehr bedeutend sein müssen, wenn sie die Entfernung von rund 3 000 km wenigstens zum Theil ausgleichen soll, denn zum Theil wird der geringere Entstehungspreis helfend eintreten. Aber immerhin ist die vorstehende Nachricht eine von denen, die nicht früher geglaubt werden kann, bevor die vollendete Thatsache vorliegt.

— **Bahnprojekt Arsamass-Nishni-Nowgorod.** Wie verlautet, ist der Gesellschaft der Moskau-Kasaner Eisenbahn der weitere Bau der Romodanowo-Nishni-Nowgoroder Bahnlinie von Arsamass bis Nishni-Nowgorod, auf einer Strecke von 125 Werst bewilligt worden. Der ganze Bau sammt dem rollenden Material wird auf 6 597 000 R. zu stehen kommen.

— Der Nowosybkowschen Zufuhrbahngesellschaft ist es gestattet worden, eine breitspurige Eisenbahnlinie zwischen der Station **Nowosybkow** der Polessjebahnen und **Nowgorod-Ssiwersk** (Gouvernement Tschernigow) mit einem Zweige zum Flusse Dessna zu bauen. Der erwähnte Zweig wird behufs Hebung der Schifffahrt auf diesem Flusse angelegt.

— Es ist nicht uninteressant neben den vielen Urtheilen über die **sibirische Bahn** und über die dortigen Zustände, die zum grössten Theil aus den Kreisen der handeltreibenden Welt und aus russischen Zeitungen stammen, einmal ein fachmännisches, unparteiisches Urtheil zu hören.

„Auf Anweisung des Königs Oskar von Schweden hatten nämlich, wie der Münchener „Allgemeinen Zeitung" aus Stockholm geschrieben wird, der schwedische Minister des Innern von Krusenstjerna in Gemeinschaft mit dem Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen Nordström es unternommen, die Ausführung der sibirischen Eisenbahn in ihrer gesammten, bisher dem Verkehre übergebenen Ausdehnung genau zu prüfen und gleichzeitig über die Verkehrsaussichten jener Riesenanlage authentisches Material zu gewinnen. Das Ergebniss der amtlichen Inspektionsfahrt lautet zunächst nicht gerade sonderlich ermuthigend. Zwar sei, so heisst es in einem Auszuge aus dem Berichte des Ministers, die sibirische Eisenbahn im ganzen genommen besser als ihr Ruf; das schliesse aber nicht aus, dass die russische Regierung noch sehr grosse und weitschichtige Aufgaben zum Abschlusse bringen müsse, bevor die Linie Moskau-Wladiwostok auch nur annähernd den Anforderungen eines kontinentalen Verkehrsmittels ersten Ranges genügen könne. Hierher gehöre die vollständige Ersetzung des Schienenstranges durch tragfähige und — solid gearbeitete Stahlschienen, die Beschaffung hinreichender Stations- und Speicherräume an den Haltepunkten und auf der sogen. westsibirischen Theilstrecke, die ausschliesslich durch Steppenland führt, die Beschaffung besserer Wasserverhältnisse. Der Zugang an Süsswasser ist, da die meisten unterirdischen Adern stark salzhaltiges Wasser führen, überall sehr schwach. Die Regierung hat zwar den Versuch unternommen, durch Herstellung kostspieliger artesischer Brunnenanlagen jenem Mangel abzuhelfen, doch fragt es sich noch sehr, wie weit hiermit ein Ausweg gegeben ist, der eine künftige durchgreifende Erschliessung Westsibiriens für Viehzucht und Ausfuhrzwecke, wie er den russischen Behörden vorschwebt, gestattet. Bemängelt wird ferner die grosse Langsamkeit der Zugbewegung und die beklagenswerthe Verkehrsunsicherheit, welche sich aus dem jetzigen, ganz unbefriedigenden Zustande der sibirischen Bahnanlage ergibt."

Dieses Urtheil stimmt mit den Darstellungen, die wir wiederholt an der Hand von amtlichen Berichten und von Auseinandersetzungen wissenschaftlicher Körperschaften, die sich im einzelnen mit den Verhältnissen an und auf der sibirischen Bahn beschäftigt haben, überein. Uebrigens lässt die kurze Mittheilung der Münchener „Allgemeinen Zeitung" nur ganz oberflächlich erkennen, wie die Kommission geurtheilt hat. Die Mängel die gefunden wurden, sind allgemein bekannt, von der russischen Regierung erkannt und daher sind auch schon in weitgehendem Umfange zur Beseitigung der Missstände Vorkehrungen getroffen. Aber die grossen, nothwendig werdenden Geldopfer (etwa 85 000 000 R.) und die umfangreichen Arbeiten erfordern eine verhältnissmässig lange Zeit (etwa acht Jahre) zu ihrer Durchführung. Wenn trotz aller dieser unbestrittenen Thatsachen eine russische Zeitung voll Begeisterung schreibt:

> „Nur noch wenige Monate trennen uns von dem ersehnten Zeitpunkte, wo man das russische Reich bis zu seiner östlichen Grenzmark auf dem Schienenwege durchqueren kann. Die grosse sibirische Bahn wird verkehrsfertig sein! Nach Angaben des Ministers der Verkehrsanstalten, Fürsten M. J. Chilkow, auf der 23. Sitzung des Komitees der sibirischen Eisenbahn sind auf der Strecke zwischen dem Baikalsee und der Stadt Ssretensk 98 $\frac{6}{0}$ aller Erdarbeiten fertiggestellt und östlich von Ssretensk Schienen bis auf 530 Werst gelegt worden, worauf dann noch auf einer Strecke von 400 Werst Schienen zu legen sind. So kann es bis zur Vollendung der Bahn im Bau nicht mehr lange dauern,"

so ist das eine patriotische Schönfärberei, die hingenommen werden kann, wenn man bedenkt, mit welchen materiellen Opfern das grosse Werk erkauft worden ist und wie grosse Hoffnungen an dasselbe geknüpft werden.

Aber thatsächlich werden noch unendlich viele getäuschte Erwartungen die Stimmung der russischen Patrioten niederdrücken und ungezählte Millionen noch nothwendig werden, bis die sibirische Bahn das einmal werden kann, was Russland von ihr hofft und erwartet.

— **Die kleinasiatischen Eisenbahnprojekte.** Wie der „Intern. Corresp." aus Konstantinopel berichtet wird, gesteht man jetzt in dortigen englischen Geschäftskreisen zu, dass die britische Regierung die Gegenströmungen gegen die deutschen Eisenbahnpläne in Kleinasien nicht mehr unterstützen wird. Man sagt, die hierbei offen zu Tage tretende Schwenkung Englands erfolge auf Grund einer Bestimmung des deutsch-englischen Afrikaabkommens, sie stehe also in enger Verbindung mit der Transvaalfrage. Von anderer Seite wird dagegen erklärt, England wolle Deutschland verhindern, während des Transvaalkonfliktes im Orient etwaige „russisch-französische Gegenzüge" zu unterstützen. Man kann sich nur über die Naivetät der englischen Kreise in Konstantinopel wundern.

(„Hamb. Corresp.")

— Einer Meldung aus Peking zufolge sind die Verhandlungen mit der russisch-chinesischen Bank wegen einer Anleihe von 1 200 000 Taels zum Bau einer **Eisenbahn von Lung jau nach Nanningfu** zum Abschluss gelangt. Die Hälfte wird sofort ausgezahlt werden, der Rest sobald es erforderlich ist.

— **Zu den Eisenbahnbauten im Kongostaate** schreibt der „Hamb. Corresp.": Der Kongostaat will aus eigenen Mitteln die grossen Eisenbahnlinien erbauen, die die Fallsstation mit dem Tanganyikasee und dem Nil verbinden sollen. Damit hat es gute Wege, wenngleich schon damit begonnen worden ist, diese Linien festzustellen. Der Kongostaat hat übrigens die Kongoeisenbahn verpflichtet, alles für die von der Regierung geplanten Linien erforderliche Eisenbahnmaterial zu billigen Tarifsätzen zu befördern. Inzwischen macht der Bau der 200 km langen Vizinaleisenbahn am Unterkongo, die die Hauptstadt Boma mit Mayumbé verbinden soll, erfreuliche Fortschritte. Das Mayumbéland ist sehr fruchtbar, seine Wälder sind herrlich, voll der edelsten Holzarten. Um diese Bahn zu bauen, hat sich in Brüssel eine Gesellschaft mit 3 000 000 Frcs. Kapital gebildet. Das ist ein unzureichendes Kapital, aber der Kongostaat hat, um diesen Bahnbau zu ermöglichen, der Gesellschaft sehr grosse Landstrecken längs der ganzen Bahn abgetreten, deren Verkauf der Gesellschaft bedeutende Einnahmen sichert. Bei dem Bahnbau sind gegenwärtig 60 Weisse und 900 Farbige beschäftigt, die ersten 25 km sind bereits fertiggestellt und werden von 6 Lokomotiven, 2 Personenwagen und

40 Güterwagen befahren. Die zweiten 25 km werden bald fertig sein. Da jetzt der schwerste Theil der Strecke — die Ueberschreitung der die Becken des Kongo und Schiloango theilenden Gebirgskette — gebaut wird, so schreiten die Bahnarbeiten augenblicklich langsamer vorwärts. Die von der Gesellschaft bisher verkauften Landstrecken haben hohe Preise ergeben. Die Bahn wird reiche Gebiete der Industrie und dem Handel erschliessen.

— **Güterbahnhof der Transfergesellschaft in Newyork.** Das Bedürfniss, sämmtliches den Harlemflussbezirk betreffende Ankunfts- und Versandgut, seien es ganze Wagenladungen oder Einzelgut, auf einem einzigen Güterbahnhof abfertigen und von da den Empfängern zuführen oder zum Versand bringen zu können, hat zur Gründung der Transfergesellschaft geführt, die zur Anlage eines Güterbahnhofes ein zwischen der 135. Strasse und dem Harlemfluss gelegenes, 164 m langes und 100 m breites Grundstück erworben hat, das mit der kürzeren Seite dem Flusse zugekehrt ist, und in das ein Wasserbecken von 61 m Länge und 30 m Breite hineingreift. Auf diesem verhältnissmässig kleinen Grundstück wird der Güterbahnhof errichtet, der mit den Bahnen durch Fährboote in Verbindung steht.

In einer in das Grundstück einschneidenden kleinen Bucht wird eine Landebrücke gebaut, die so weit nach der Landseite zu verschoben wird, dass das Fährboot, dessen Abmessungen auf 74 × 10,7 m festgestellt worden sind, im gelandeten Zustande mit seinem flussseitigen Ende noch innerhalb der Grenzen der Anlage bleibt. Das landseitige Brückenende erhält auf diese Weise 85 m Abstand von der Grenze, so dass für die Gleisanlage noch 100,3 m Länge und 85,1 m Breite vorhanden sind. Die mit drei je 30,4 m langen Längsträgern ausgerüstete Landebrücke ruht landseitig auf einem Pfahlrost, flussseitig auf einem hölzernen Prahm von den Abmessungen 12,2 × 11,5 × 2,3 m. Den Kern und das Eigenartige der ganzen Anlage bildet ein ringförmiges Vertheilungsgleis, von dem nach innen das ebenfalls ringförmig geschlossene Güterschuppenladegleis mit einer Weichenverbindung abgezweigt ist, während nach aussen lauter Stumpfgleise abzweigen, von denen die grössere Zahl dem Freiladeverkehr an vier Ladestrassen dient, während zwei Stumpfgleise zur Fähre führen. Unter den Stumpfgleisen befindet sich ferner ein Krahngleis sowie ein Gleis, an dem die den Verschubverkehr besorgende Lokomotive Wasser und Kohlen nimmt.

Innerhalb des inneren Gleisringes sind zwei halbringförmige Güterschuppen von je 720 qm Grundfläche vorgesehen, von denen zunächst jedoch nur der flussseitige ausgeführt wird. An der inneren Seite, auf einem gepflasterten Hofe fährt das Landfuhrwerk vor, während an der äusseren Seite sich die Ladebühne für die Bahnwagen befindet. Die Abfertigung der Bahnwagen an der Aussenseite gestaltet die Anlage derartig günstig, dass auf dem Ladegleis hintereinander acht Wagen aufgestellt werden können, während sonst bei einer Durchschnittslänge des Gleises von 73 m deren nur sechs Platz finden würden.

(Nach dem „Centralbl. f. d. Bauverw.")

## Allgemeines.

— **Eine neue Experimentirlokomotive der Universität Columbia.** Ein grosser Vorzug der amerikanischen Ingenieurhochschulen liegt in der Aufmerksamkeit, welche der Vervollkommnung und Bereicherung der den Studirenden zur Verfügung stehenden Laboratorien andauernd gewidmet wird. Dank dieser Fürsorge war die Columbia-Universität in die Lage gesetzt, ein grosses Laboratorium für das Studium der Dampf- und Gasmaschinen, der hydraulischen Maschinen, der Pumpen, Lokomotiven usw. zu errichten. Die zahlreichen zur Aufstellung gelangten Gegenstände sind sämmtlich von den grössten Fabriken des Landes geschenkt worden.

Ein ganz besonderes Interesse bietet gegenwärtig die Lokomotivenabtheilung des Laboratoriums der Columbiauniversität, in der ein Geschenk der bekannten Baldwinwerke in Philadelphia, eine Peronenzuglokomotive in natürlicher Grösse, untergebracht ist. Sie wurde, wie bereits in Nr. 26 S. 437 d. Ztg. erwähnt, im Winter vorigen Jahres auf einem Gleisstück aufgestellt und ist ursprünglich für die Weltausstellung von Chicago, wo sie in der Abtheilung für Verkehrsmittel stand, gebaut worden. Im Laboratorium der Universität soll diese Lokomotive nicht etwa als todtes Museumsstück ihr Dasein beschliessen, sie soll vielmehr behufs Lösung macherlei wichtiger Probleme des Lokomotivbaues und des Betriebes des öfteren in Thätigkeit gesetzt werden. Zu diesem Zwecke ist sie auf einem System von Reibungsrädern aufgestellt, die die vier Triebräder tragen und selbst in festen Lagern ruhn. An den Achsen der Reibungsräder sind starke Bremsen angebracht, die als Dynamometer dienen und die entwickelte Energie abnehmen. Die „Columbia" ist eine Verbundlokomotive für normalspuriges Gleis und Blitzzüge gebaut. Ihre Hochdruckcylinder haben 0,33 m, ihre Niederdruckcylinder 0,56 m Durchmesser. Aus Mangel an Raum hat man von der Aufstellung des Tenders absehen müssen; auf einer hinter dem Stand des Maschinenführers befindlichen Plattform kann jedoch die für Messungen des Materialverbrauches bei verschiedenen Geschwindigkeiten erforderliche Menge von Wasser und Kohle untergebracht werden.

Die Lokomotive ist an einem kräftigen Ständer befestigt, der ebenfalls eine gewisse Menge Energie abnimmt und gestattet, vermittelst Dynamometer die Zugkraft der Maschine bei verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten festzustellen. Die Lokomotive entwickelt bei einer Geschwindigkeit von 64 bis 72 km in der Stunde eine Zugkraft von 1 600 PS. Es sind ferner Sicherheitsvorkehrungen getroffen, welche die Lokomotive zum Stehen bringen würden, falls sie Miene machen sollte, in Lauf zu gerathen.

Die Columbia kann entweder durch Dampf aus den im Universitätsgebäude aufgestellten Kesseln oder durch komprimirte Luft aus Kompressoren oder endlich durch den in ihrem eigenen Kessel erzeugten Dampf in Betrieb gesetzt werden. Eine Westinghousebremseinrichtung gestattet, auf alle Räder einzuwirken.

In demselben Laboratorium befindet sich auch ein Trolleywagen natürlicher Grösse, der die Messungen der Nutzeffekte elektrischer Triebkraft unter verschiedenen Umständen gestattet.

Es ist klar, dass derartig ausgerüstete Laboratorien in den Stätten der Wissenschaft nicht bloss den Studirenden zum Vortheil gereichen, sondern auch den grossmüthigen Gebern selbst, die aus ihnen so manche Neuerung und Verbesserung für ihre Werkstätten erwarten dürfen.

— **Ueber die erste elektrische Droschke in Berlin** ist S. 1189 d. Ztg. auf Grund einer Mittheilung in der „Elektrotechnischen Zeitschrift" kurz berichtet worden. Dabei ist nicht erwähnt, dass nach Angabe dieser Zeitschrift die Zulassung von anderen als elektrischen Motoren für den Droschkenbetrieb seitens der Berliner Polizeibehörde abgelehnt worden sein soll. Falls dies zutrifft, wäre es von grossem Interesse die Gründe für eine solche Entscheidung zu erfahren, durch die der Uebergang zum pferdelosen Fuhrwerksbetrieb ohne Zweifel erschwert und verzögert werden würde. Es wäre das um so mehr zu bedauern, als wohl a l l e unmittelbar Betheiligten darin einig sind, dass die Ueberzahl von Pferden in unseren grossstädtischen Strassen Zustände herbeiführt, deren baldige Beseitigung nicht nur wünschenswerth, sondern geradezu eine dringende Nothwendigkeit ist. Ungeheure Mengen von Koth werden täglich auf das Pflaster geworfen, von den Pferden zerstampft und von den Rädern zermahlen. Mit dem im Uebermaasse gespendeten Wasser der Sprengwagen vermischt, bildet der gemahlene Koth eine ekelhafte schleimige Masse, mit der die Wagen und Fussgänger bespritzt werden, und die an den Sohlen in die Wohnungen und die Fussteppiche getragen, als Staub wieder der Luft zugeführt und so in Menge geschluckt und eingeathmet wird. Das unaufhörliche Hämmern der eisenbeschlagenen Pferdehufe vermehrt nicht nur das nervenmarternde Strassengeräusch, sondern bewirkt auch eine schnelle Zerstörung jeden Pflasters, selbst des besten und kostspieligsten. Es ist keine Frage, dass daneben die Wirkung der R ä d e r auf das Pflaster fast verschwindet. Bei Wagen mit Gummireifen ist die Abnutzung des Strassenpflasters selbstverständlich so gut wie Null. Das zerstörte Pflaster wird aber natürlich zu Staub und vermehrt mithin die Menge des Strassenschmutzes. Der Uebergang zum pferdelosen Fuhrwerksbetrieb bedeutet also eine ausserordentliche Einschränkung der Kosten der Unterhaltung und Reinigung der Strassen, und einen Grad von Reinlichkeit, für den man einen Maassstab gewinnen kann, wenn man einmal die Ulmen- und die Buchenstrasse im Westen Berlins, oder eine sonstige stille Strasse ohne Fuhrwerksverkehr betrachtet. Dem Aussehen einer solchen Strasse schadet selbst der Sprengwagen nicht, während die verkehrsreichen Strassen durch die unaufhörliche Berieselung der Pferdekothmassen in einen widerwärtigen und gewiss auch ungesunden Sumpf verwandelt werden. Noch ein fernerer, rein verkehrstechnischer Umstand spricht dafür, dass man die Entwickelung des Selbstfahrerwesens nicht hemmen, sondern so viel nur irgend möglich begünstigen sollte. Das pferdelose Fuhrwerk braucht nämlich verhältnissmässig v i e l w e n i g e r P l a t z. Der Fortfall der Gespanne läuft also auf dasselbe hinaus, als wenn die Breite der überfüllten grossstädtischen Strassen bedeutend vergrössert, vielleicht nahezu verdoppelt würde. Bei der allem Neueren gegenüber in Deutschland ohnehin üblichen Zweifelsucht und Zurückhaltung erscheint es um so mehr geboten, dass die maassgebenden Behörden nicht ohne Noth hemmend eingreifen, sondern lieber die Bestrebungen zur Einführung technischer Fortschritte kräftig unterstützen.

## Eine Eisenbahnfahrt von Jenbach nach Salzburg während des Unwetters vom 13. September d. J.

Wie wiederholt berichtet, wurde Mitte September ein grosser Theil der deutschen und österreichischen Alpenländer von einem argen Wettersturz betroffen und in der Folge von Ueberschwemmungen heimgesucht, wie sie so verheerend im Laufe dieses Jahrhunderts noch nicht beobachtet worden waren. Empfindlich zu leiden hatten darunter auch die betreffenden bayerischen und österreichischen Eisenbahnstrecken insbesondere zwischen München und Wien. Traunstein, Salzburg und viele Ortschaften des Salzkammergutes waren Tage lang von jedem Verkehr abgeschnitten und selbst der Telegrah versagte zeitweilig. Grosser, noch nicht übersehbarer Schaden ist zu beklagen, an das Betriebs- und technische Personal der Eisenbahnen aber wurden die höchsten Anforderungen gestellt. Die Schwierigkeiten, die die Eisenbahnverwaltungen zu überwinden hatten, bevor sie den Betrieb erst in beschränktem Maasse und dann in vollem Umfange wieder aufnehmen konnten, waren ungeheuer. Einzelne Strecken sind bekanntlich derart mitgenommen worden, dass längere Zeit an die Wiederaufnahme des Betriebes nicht zu denken war.

Zum Belege dafür, welche Anstrengungen gemacht wurden, um die Züge weiterzuführen, wird uns aus Salzburg folgendes mitgetheilt. Am 13. September Mittags traf von Italien kommend in Innsbruck der sogen. Berlin-Rom-Zug ein. Die Strecke nach München war nicht mehr passirbar, wohl aber, wenn auch unter Schwierigkeiten, die Strecke über Wörgl nach Salzburg. Man leitete infolgedessen den Zug, um ihn vorwärts zu bringen, nach Salzburg und hoffte ihn von dort über Rosenheim nach München weiterführen zu können. Zwar kam der Zug glücklich in Salzburg an, beiläufig ein sehr stark besetzter Zug von zehn Durchgangswagen, musste aber dort liegen bleiben, weil inzwischen auch die Strecke nach München unfahrbar geworden war. Trotz des besten Willens der betreffenden Eisenbahnämter waren diese Reisenden nicht nur von ihrem Ziele, sondern sogar von ihrem Wege abseits verschlagen worden.

Im „N. Wien. Tgbl." veröffentlicht Dr. M. Wilhelm Meyer die Schilderung seiner Fahrt von Jenbach nach Salzburg an dem kritischen 13. September. „Der Telegraph brachte die Meldung, dass auf der Strecke hinter Kufstein der Bahndamm von den Fluthen weggerissen sei. Die Züge nach München gingen über Salzburg. Wir beginnen die Fahrt am 13. September Nachmittags bei anhaltendem, doch niemals wolkenbruchartig strömendem Regen. Was für eine Fahrt sollte das werden! Ich habe schon viel auf Eisenbahnen erlebt, aber ein so schauerlich interessantes Schauspiel noch nicht. Alle Berge waren von oben bis unten dicht mit den weissen Streifen der Giessbäche durchzogen, die unten als schlammigbraune Wasserstürze in die Thalsohle hinabdonnerten. Zuerst ergriff uns dieses Schauspiel mit der erhabenen Empfindung von der Gewalt der Elemente, zwischen denen das Werk menschlichen Geistes und menschlicher Hände uns und unser Schicksal stolz und sicher hindurchträgt. Wie majestätisch machte unser Zug seine grosse Kurve um Kitzbühel herum! Mächtig brausten zwar neben uns die Fluthen, aber unsere Maschine schnaubte ihnen muthvoll entgegen. Die Bahnlinie steigt nun wieder kräftig an. Die Wassermassen schienen abzunehmen. Oben auf der Wasserscheide bei Hochfilzen, gegen 1000 m Meereshöhe, fuhren wir buchstäblich durch den Schnee, der auf dem Bahndamm lag: Es umgab uns eine trübe Winterlandschaft, die Pfützen auf den Wiesen waren zugefroren.

Je mehr wir nun aber niederstiegen, je beängstigender mehrten sich die wüthenden Sturzbäche, welche der fürchterliche Augenblick geschaffen hatte. Wir sahen nun Dörfer davon überschwemmt und die Menschen beim Rettungswerke. Immer heftiger donnerten die Fluthen gegen den Bahndamm. Ganz vorsichtig, mit öfteren Aufenthalten auf offener Strecke, fuhren wir weiter. Die stolze Meinung von unserer menschlichen Ueberlegenheit war längst geschwunden. Was vermochten wir gegen diese rings gegen uns einstürmenden Gewalten, welche Berge zur Tiefe tragen! Aber bleiben konnten wir auch nicht. Langsam, ganz langsam ging es über die Brücken, die mit ihren Pfeilerköpfen schon unter Wasser waren. Ich brauche unsere Empfindung nicht zu schildern, als wir bei diesem Leichenwagentempo der Fahrt aus unseren Fenstern in diese empörten Schlammmassen dicht unter uns hinabsahen. Ich warf eine Zündholzschachtel hinab. Unser Wagen wäre nicht anders behandelt worden. Was kümmert sich die Natur, wenn sie ein grosses Werk, wie eben diese Aufräumungsarbeit in den Bergen, vor hat, um uns Paar Menschen in diesen Schachteln!

Und nun kam auch die Nacht! War man vorher nur mit gebundenen Händen den rasend gewordenen Elementen preisgegeben, so wurden uns nun auch noch die Augen verbunden. Aber wir kamen noch gut bei Zell am See vorüber. Nun aber wurde die Wildheit der von den höchsten Gipfeln unserer Ostalpen herabstürzenden Wasser ganz unbeschreiblich. An den gefährlichsten Stellen hatte man Männer mit Fackeln längs des Bahndammes aufgestellt. Ein schauerlich schöner, ganz unvergesslicher Anblick, diese aus den finstern Bergeshöhen herabkommenden, sich zischend und schäumend, wie im Todeskampfe mit sich selbst überschlagenden Wassermassen in den unheimlichen Reflexen dieser Fackeln zu sehen. Mitten in den Fluthen schienen jene Männer zu stehen, wie man denn nichts als empörtes Wasser rings um sich herum hörte und sah, soweit der rothe Schein der Fackeln reichte. Jetzt schien wirklich die Sintfluth über uns arme Gefangene in unseren fahrenden Zellen hereinzubrechen. ‚Zurückfahren! Zurückfahren!' riefen die Leute mit den Fackeln dem Führer zu. Er aber ging ruhig langsam vorwärts. Welche Tollkühnheit! dachten wohl die Meisten! Welch' ein Heldenmuth, welch' pflichttreue Todesverachtung! Ein Zurück gab es da nicht mehr! Da hiess es, Kopf und Sinn klar und hoch halten. Es glückte noch einmal, zum letzten Mal. Der von Salzburg am selben Abend zurückfahrende Zug musste an dieser selben Stelle umkehren.

Endlich kamen wir in Salzburg an. Von einem Weiterfahren war natürlich keine Rede. Aber Salzburg schien wie ausgestorben. Kein Hotelwagen, keine Trambahn, kein Träger. Dabei goss der Regen unaufhörlich stärker als je herab. Hunderte von Menschen liefen verzweifelt auf dem Bahnhofe umher. Man fluchte über die ‚elenden Zustände', aber man that Unrecht damit. Um die gleiche Stunde schwebten Hunderte in Salzburg und noch mehr in den umliegenden Ortschaften in höchster Lebensgefahr. Im Nonnthale hatte das Wasser mit rasender Geschwindigkeit alle Parterreräume fast ganz ausgefüllt. Man hatte Hab' und Gut kaum, ja mancher kaum das Leben retten können. Alles war am Rettungswerke. Was waren dagegen wir hundert verwöhnte Reisende! Dazu hatte sich das Gerücht verbreitet, es käme überhaupt kein Zug mehr in Salzburg an, wie denn der unsrige wirklich auch der letzte war."

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 15,045 km lange Strecke von Friedrichshafen bis zur württembergisch-bayerischen Landesgrenze bei Nonnenbach und die 11,321 km lange Strecke von Kirchheim u./Teck nach Ober-Lenningen, welche am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden sind, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Der an der Bahnstrecke Lutterbach - Wesserling gelegene, 4,130 km von der Station Sennheim und 1,112 km von der Station Thann entfernte Haltepunkt Alt-Thann ist am 1. Oktober d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 15. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Zinten-Heilsberg zwischen Sallwarschienen und Heilsberg gelegene Haltepunkt Neuendorff bei Heilsberg für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2586 — d. Ztg.)

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Bahnstrecke Frankfurt a/O.-Cüstrin zwischen den Stationen Podelzig und Kietz belegene Haltepunkt Reitwein, welcher bis dahin nur dem Personenverkehr diente, in eine Haltestelle mit der Befugniss zur selbständigen Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern sowie Gütern in Wagenladungen, Leichen und lebenden Thieren umgewandelt worden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 75 — Inser.-Nr. 2588 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Oktober d. J. ist die an der Strecke Gerdauen-Angerburg belegene, bisher dem Personen-, Gepäck- und Güterwagenladungsverkehr dienende Haltestelle Wandlacken auch für den Eil- und Frachtstückgut- sowie Leichen-, Thier- und Fahrzeugverkehr eröffnet worden. Schwerwiegende Fahrzeuge und Sprengstoffe werden jedoch in Wandlacken nicht abgefertigt.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3620 vom 26. September d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses für Angelegenheiten der Vereinszeitung, betreffend das zwischen dem Vereine und der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer bestehende Vertragsverhältniss (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. 3711 vom 28. September d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 30. September d. J.).

Nr. 3713 vom 26. September d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend das technische Vereinsorgan (abgesandt am 30. September d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Nachruf.

Am 29. d. Mts. verschied unerwartet infolge eines Herzschlages der königliche Ober-Regierungsrath

**Herr Alexander Goehle**

Ritter des Rothen Adlerordens III. Klasse mit der Schleife

im 58. Jahre seines Lebens.

Die Staatseisenbahnverwaltung verliert in dem Verewigten einen tüchtigen, durch besondere Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit ausgezeichneten Beamten, der in seltener Frische und nie erlahmender Arbeitsfreudigkeit bis zu seinem plötzlichen Ende sich seiner amtlichen Thätigkeit widmete.

Wir betrauern in dem Verstorbenen einen hochgeschätzten Mitarbeiter und treuen Freund, der unseren Herzen durch besondere Liebenswürdigkeit und Güte sehr nahe gestanden hat.

Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren bleiben.

Magdeburg, den 30. September 1899. (2630)

**Der Präsident,**
**die Mitglieder und Hilfsarbeiter der königlichen Eisenbahndirektion.**

## 2. Eröffnung von Strecken.

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn hat diese am 13. September l. J. die neu erbaute 35 km lange, von Pleven nach Senovce führende Zweigbahn (vorläufig ohne Zwischenstationen) dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Budapest, am 24. September 1899. (2631)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen.

**Ziederthal-Eisenbahn (Landeshut - Albendorf).**

Am 3. Oktober d. J. wird die Ziederthal-Eisenbahn für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr eröffnet.

Tarife und Fahrpläne sind auf den Stationen sowie bei der Bahnverwaltung in Schömberg zu haben.

Berlin, den 1. Oktober 1899. (2632)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Station Püsselbüren, die bisher nur dem Wagenladungsverkehr bestimmter Firmen diente, wird vom 1. Oktober d. J. ab für den allgemeinen (Wagenladungs-) Verkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Stückgut, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Münster, den 29. September 1899. (2633)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Verkehrswiederaufnahme.

**Kgl. serb. Staatsbahnen.**

Von heute angefangen können wieder Güterzüge den Ripagner Tunnel anstandslos passiren. Der ungehinderte Wagenverkehr zwischen den Stationen Ralya und Ripagne erscheint hierdurch hergestellt und kommt somit § 12, Al. 2 Punkt a) u. b) des Wagenbenutzungs-Uebereinkommens bezgl. der fremden Wagen nicht mehr zur Anwendung.

Belgrad, den 13./25. Sept. 1899. (2634)

## 5. Güterverkehr.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

In Kehl wird mit Wirkung vom 1. Oktober 1899 eine amtliche Güterbestätterei errichtet. Die Zusatzbestimmung zu § 68 der Verkehrsordnung wird im badischen Gütertarif entsprechend ergänzt.

Diese Ergänzung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 der Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 29. September 1899. (2635)
Generaldirektion.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Zum 6. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden-Main-Neckarbahn) ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 der Nachtrag VIII

ausgegeben worden. Derselbe enthält die Einbeziehung der badischen Station Rippberg und Entfernungsänderung für eine Anzahl Stationen. Ausserdem ist die Station Petershausen in Baden in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl aufgenommen worden.

Karlsruhe, den 30. September 1899. (2636)
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. treten im ostdeutschen Gütertarif (I/II) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Koppen und Poln.-Kessel des Bezirks Posen, sowie für die Stationen Borkowitz, Laskowitz O/S., Podewils und Thule des Bezirks Kattowitz in Kraft.

Gleichfalls werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. im Ausnahmetarife 8 für Giessereiroheisen ermässigte Frachtsätze von Station Rosenberg O/S. des Kattowitzer Bezirks eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 26. September 1899. (2637)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch - sächsischer Verbandsverkehr.**
(Tarifheft Nr. 1.)

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarifhefte Nr. 1 in Kraft.

Dieser Nachtrag, der bei den betheiligten Stationen käuflich ist, enthält neben den vielfachen, seit Herausgabe des Tarifnachtrages VIII im Wege der Bekanntmachung eingeführten Neuerungen noch folgende bemerkenswerthe Aenderungen und Ergänzungen des Tarifes:

a) Entfernungen für die Station Schwepnitz der sächsischen Staatseisenbahnen,
b) anderweite und zwar ermässigte Entfernungen für die an den Strecken Loxstedt-Wremen und Lehe-Bederkesa gelegenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover,
c) neue Stückgutfrachtsätze für die Station Hammersbeck der Farge-Vegesacker Eisenbahn,
d) neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für die Stationen der Bentheimer Kreisbahn,
e) eine erst mit dem 15. November d. J. Wirksamkeit erlangende Erhöhung des Frachtsatzes des Ausnahmetarifes D 2 für Gera (Reuss) S. Stb.-Wilhelmshaven von 0,71 auf 0,76 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 30. September 1899. (2637a)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.**

Am 1. Oktober cr. n. St. tritt der VI. Nachtrag zum Gütertarif in Kraft. Druckstücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen Danzig und Neufahrwasser, sowie bei unserem Tarifbüreau unentgeltlich zu haben.

Danzig, den 29. September 1899. (2638)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.**
Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober gelangen für die Beförderung von Malztrebern getrockneten zwischen Nagy-Kanizsa einerseits, Grafing und Wasserburg a/Inn andererseits direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 28. Sept. 1899. (2639)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober d. J. ab kommen für Glassand im Verkehre mit Hohenbocka (B. G. und Oberl. Bhf.) und Ruhland nach einigen bayerischen Stationen an Stelle der bestehenden, niedrigere, auf der Grundlage des Rohstofftarifs beruhende Ausnahmetarifsätze zur Einführung. Ueber die Höhe der Sätze ertheilen die Abfertigungsstellen auf Wunsch Auskunft. Ausserdem wird für Glassand von Hohenbocka nach Zwiesel ein Ausnahmetarifsatz von 0,97 ℳ für 100 kg eingeführt.

Magdeburg, den 28. Sept. 1899. (2640)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.**

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 49 gelten mit Gültigkeit vom 15. November l. J. ab nur für Butter.

Breslau, den 30. September 1899. (2641)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag I zur Einführung, welcher neben Erweiterungen der Ausnahmetarife und einigen Berichtigungen die durch die Eröffnung der Strecke Amorbach - Walldürn hervorgerufenen Aenderungen enthält. Die neuen Frachtsätze sind bei den Dienststellen zu erfragen.

München, den 28. September 1899. (2642)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).**

In den am 1. Oktober d. J. zur Einführung kommenden Ausnahmetarif 7 a für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung wird mit dem gleichen Zeitpunkte auch die Station Corbetha als Versandstation aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen. (2643)

Magdeburg, den 29. September 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die zwischen den Stationen Neu-Trebbin und Letschin an der Bahnstrecke Eberswalde-Wriezen-Frankfurt a. O. gelegene Haltestelle Sietzing des Direktionsbezirks Stettin in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. September 1899. (2644)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 17. August d. J. wird mitgetheilt, dass der Einführungstermin für das neue Heft 7 des englisch-südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr zwischen London und württembergischen Stationen vom 1. Oktober d. J. auf den 1. November d. J. verlegt worden ist.

Strassburg, den 29. Septbr. 1899. (2645)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Zum 8. Heft des Verbandsgütertarifs (Baden - Pfalz) ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1899 der Nachtrag IX ausgegeben worden. Derselbe enthält ausser den bisher auf dem Verfügungswege durchgeführten und bereits bekannt gegebenen Tarifmaassnahmen noch die Einbeziehung der für den Gesammtgüterverkehr eröffneten Station Mörlheim der pfälzischen Bahnen und der Station Rippberg der badischen Staatsbahnen. Sodann enthält der Nachtrag noch einige Aenderungen des Inhaltsverzeichnisses des Holzausnahmetarifs, sowie die Einbeziehung der Station Petershausen in Baden in den Ausnahmetarif für Eisen und Stahl; endlich ist noch ein Ausnahmetarif für Käse, im Falle der Ausfuhr, von Basel Bad. B. nach Ludwigshafen a. Rh. eingeführt worden. (2646)

Karlsruhe, den 29. September 1899.
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

**Saarkohlenverkehr nach Baden.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die an der Neubaustrecke Walldürn-Amorbach belegene badische Station Rippberg mit um 9 km erhöhten Entfernungen der Station Walldürn in den Saarkohlentarif Nr. 5 aufgenommen. (2647)

St. Johann-Saarbrücken, 29. Septbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.**

Zum Gütertarif für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr gelangt am 1. Oktober 1899 Nachtrag II zur Ausgabe. Derselbe enthält Ausscheidung von Stationen, Aenderungen und Ergänzungen zum Kilometerzeiger nebst Vorbemerkungen hierzu und zu den Ausnahmetarifen, sowie Berichtigungen.

Mit der Ausscheidung der Station Stieringen-Wendel aus den Eisen-Ausnahmetarifen Nr. 8, 9, 9 a, 9 S, E und E 1 und der Station Dyhernfurth und Neusalz a. O. aus dem Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen sind Tariferhöhungen verbunden. Es treten diese Aenderungen daher erst am 15. November d. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen, woselbst auch Nachträge käuflich zu haben sind.

Erfurt, den 28. September 1899. (2648)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Süddeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt ein neuer Tarif (Heft 2) in Kraft, der Tarifkilometer und Frachtsätze enthält für den Verkehr zwischen Stationen der mittel- und westdeutschen Privatbahnen einerseits und Stationen der süddeutschen Eisenbahngesellschaft (Osthofen - Westhofener, Reinheim-Reichelsheimer, Sprendlingen-Wöllsteiner und Worms-Offsteiner

Nebenbahnen) andererseits. Durch denselben werden die in den nachstehenden Tarifen enthaltenen bisherigen Tarifkilometer und Sätze für die genannten Nebenbahnstationen aufgehoben:

1. Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der hessischen Ludwigsbahn einerseits und Stationen der hessischen Nebenbahnen usw. andererseits vom 1. Oktober 1889;
2. Gütertarif für den rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verband (Abtheilung K, Güterverkehr mit Stationen der hessischen Nebenbahnen) vom 1. Juli 1890;
3. Gütertarif für den Frankfurt-hessischen Wechselverkehr vom 1. September 1892.

Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Tarifkilometer und Frachtsätze noch bis zum 15. November 1899 in Kraft.

Die in dem Tarif enthaltenen „Besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung" sind von der Aufsichtsbehörde genehmigt.

Der Tarif ist bei den betheiligten Dienststellen zum Preise von 0,60 ℳ käuflich zu haben.

Mainz, den 28. September 1899. (2649)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. treten für die Stationen in Frankfurt a/M. einerseits und den Stationen an den Strecken Eicholzheim-Eubigheim und Seckach-Walldürn der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen andererseits anderweite ermässigte Entfernungen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 29. Sept. 1899. (2650)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion.

**Badisch-bayerischer Gütertarif,**
Theil II, v. 1. Juni 1891.

Mit Gültigkeit ab 1. Oktober 1899 gelangt der Nachtrag XIII zur Einführung.

München, den 28. September 1899. (2651)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif**
Theil II Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober gelangen für die Beförderung von Möbeln aus gebogenem Holze, unzerlegt, unverpackt oder nur in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt zwischen Nagy=Belicz und den Münchener Bahnhöfen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 28. September 1899. (2652)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 1. Oktober l. J. wird die Station Gerolzahn für die Beförderung von lebenden Thieren in Einzelsendungen und die Station Rippberg für die Beförderung von lebenden Thieren in Einzelsendungen und Wagenladungen im inneren Verkehr der bad. Bahnen eröffnet. (2653)

Karlsruhe, den 26. September 1899.

Generaldirektion.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Lütgendortmund in den Ausnahmetarif 11 für Eisen und Stahl usw. für den Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilt die Güterabfertigungsstelle Lütgendortmund. (2654)

Elberfeld, den 27. September 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. treten die Nachträge VI zu den Heften D 1 bis 4 vom 1. April 1895 in Kraft.

Dieselben enthalten Frachtsätze für die Stationen Bruchmühlen, Buchholz, Bünde (Westf.), Hittfeld, Kirchlengern, Lauenbrück, Lüstringen, Melle, Ottersberg, Rotenburg, Sagehorn, Scheesel, Sottrum, Sprötze, Tostedt und Wissingen des Direktionsbezirks Münster, die auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der ehemaligen Grossen belgischen Central- und der ehemaligen Lüttich-Maastrichter Eisenbahn, die Stationen Baarn und Soest der niederländischen Centralbahn, eine Ergänzung des Assimilationsverzeichnisses der holländischen Bahn sowie Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. November d. J. in Kraft.

Abdrücke der Nachträge sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Münster zu beziehen.

Elberfeld, den 27. September 1899. (2655)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr**
(Tarifheft Nr. 2).

Am 1. Oktober d. J. tritt zu dem Tarifhefte Nr. 2 der Nachtrag VII in Kraft.

Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich bezogen werden können, enthält ausser den seit Herausgabe des Nachtrages VI im Bekanntmachungswege eingeführten Neuerungen im wesentlichen Entfernungen für die Station Schwepnitz der sächsischen Staatseisenbahnen und für die Station Süderbrarup der Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) der letzteren genehmigt worden.

Dresden, den 29. September 1899. (2656)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag IV zum Tarifhefte I in Kraft. Er enthält Aenderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife, insbesondere einen neuen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen.

Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterverwaltungen zu erlangen.

Dresden, am 29. September 1899. (2657)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Heft C 2 vom 1. April 1895 in Kraft. Derselbe enthält anderweite Frachtsätze für die auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der ehemaligen Grossen belgischen Centralbahn und der ehemaligen Lüttich-Maastrichter Eisenbahn sowie für die Stationen Beek=Elsloo, Echt und Sittard. Die durch den Nachtrag erfolgte Aufnahme des Artikels Eicheln in den Ausnahmetarif 1 für bestimmte Stückgüter sowie die Aenderung der Ziffer 6 (Holz, wie im Spezialtarif III genannt usw.) des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 9 durch Fortfall des Wortes „unverpackt" wird für den gesammten rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr eingeführt.

Der Nachtrag VII zum Heft C 3 hat Berichtigungen erfahren, durch welche eine Erhöhung des Frachtsatzes des Spezialtarifs I Düsseldorf-Reisholz-Zütphen H. B. von 0,7 auf 0,77 ℳ eintritt.

Die durch die vorbezeichneten Tarifänderungen eintretenden Erhöhungen, über welche von den Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilt wird, sind erst vom 15. November d. J. gültig.

Abdrücke des Nachtrags VIII zum Heft C 2 sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 27. September 1899. (2658)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Oktober d. J. tritt der Nachtrag VI zum Heft B 2 vom 1. April 1895 in Kraft. Derselbe enthält anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die auf niederländischem Gebiet gelegenen Stationen der ehemaligen Grossen belgischen Central- und der ehemaligen Lüttich-Maastrichter Eisenbahn sowie für die Stationen Beek=Elsloo, Echt und Sittard, wodurch die in den Heften B 2, B 5, C 2, C 5, D 2 und D 5 nebst den Nachträgen aufgeführten bezüglichen Frachtsätze aufgehoben werden. Der Nachtrag enthält ferner Frachtsätze für die Stationen Baarn und Soest der niederländischen Centralbahn, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1, 5, 8 und 9, welche auch im Verkehr mit den Hafen- und übrigen niederländischen Stationen in Kraft treten, sowie Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 für die Station Lütgendortmund. Diese Station ist auch mit entsprechenden Frachtsätzen für den Verkehr mit 's Gravenhage H. B., Haarlem und Leiden H. B. ausgerüstet worden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, sind diese erst vom 15. November d. J. gültig.

Abdrücke des Nachtrags VI zum Heft B 2 sind durch die Güterabfertigungsstellen des Direktionsbezirks Essen zu beziehen.

Elberfeld, den 27. Sept. 1899. (2659)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen

---

**Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**
(Einbeziehung der Station Ostermünchen in den Ausnahmetarif für Getreide etc., Theil II, Heft 2, vom 1. Januar 1897.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 wird die Station Ostermünchen der königl. bayerischen Staatseisenbahnen in den vom 1. Januar 1897 bestehenden Tariftheil II, Heft 2 für den oben bezeichneten Verkehr, Seite 17, in die Schnitt-

tafel B mit nachstehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Schnitttafel B.

| Kilometer | Gruppen-Nr. | Vom Schnittpunkte nach | a Getreide etc. | b Mais | c Kleie etc. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | für 100 kg in Pfennig | | |
| 857 | III | Ostermünchen . | 265 | 229 | — |

Wien, am 27. September 1899. (2660)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland.**

Einführung direkter Frachtsätze für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900 gelangen für den Transport von Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, oder Frachtzahlung hierfür, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung.

| Von Stationen der rumänischen Eisenbahnen | nach Ulm (Station der königl. württembergischen Staatseisenbahnen) |
|---|---|
| | Centimes pro 100 kg |
| Moinesti . . . | 696 |
| Ploesti . . . . | 726 |
| Plopeni . . . | 733 |
| Targovistea . . | 762 |

Wien, am 23. September 1899. (2661)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der Verbandverwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarifheft 3 vom 1./2. 1898.**

Tarifänderungen, gültig vom 3. Oktober 1899.

Der im Tarifnachtrage II enthaltene Ausnahmetarif 3 erhält die Bezeichnung 3 a. In dem Waarenverzeichnisse dieses Ausnahmetarifs sind die Artikel „Blende und Galmei (Zinkerze)" zu streichen.

Neuer Ausnahmetarif 3 b
für
Blende, Galmei (Zinkerze)

bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

| Von | Bahnbezeichnung | nach Berge-Borbeck (Ess.) | Berg.-Gladbach (Elb.) | Dortmund K. M. (Ess.) | Letmathe (Elb.) | Münsterbusch (K.) | Neumühle (Ess.) | Stolberg (K.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Frachtsätze für 100 kg in Mark | | | | | | |
| Dellach . . . . . . . . . | S. B. | 2,10 | 2,00 | 2,08 | 2,01 | 2,07 | 2,10 | 2,07 |
| Frohnleiten . . . . . . . | „ | 2,11 | 2,01 | 2,10 | 2,03 | 2,09 | 2,11 | 2,09 |
| Gummern . . . . . . . . | „ | 2,15 | 2,05 | 2,14 | 2,07 | 2,13 | 2,15 | 2,13 |
| Nötsch a. Dobratsch . . . | K. K. St. B. | 2,18 | 2,08 | 2,17 | 2,10 | 2,16 | 2,18 | 2,16 |
| Paternion=Feistritz . . . . | S. B. | 2,19 | 2,09 | 2,17 | 2,10 | 2,16 | 2,19 | 2,16 |
| Peggau . . . . . . . . . | „ | 2,15 | 2,05 | 2,14 | 2,07 | 2,13 | 2,15 | 2,13 |
| Prevali . . . . . . . . . | „ | 2,32 | 2,22 | 2,31 | 2,24 | 2,30 | 2,32 | 2,30 |
| Sterzing . . . . . . . . | „ | 1,81 | 1,71 | 1,79 | 1,72 | 1,78 | 1,81 | 1,78 |
| Tarvis . . . . . . . . . | K. K. St. B. | 2,13 | 2,03 | 2,12 | 2,05 | 2 11 | 2,13 | 2,11 |
| Thörl=Maglern . . . . . . | „ | 2,12 | 2,02 | 2,11 | 2,04 | 2,10 | 2,12 | 2,10 |
| Toblach . . . . . . . . | S. B. | 1,97 | 1,87 | 1,95 | 1,88 | 1,94 | 1,97 | 1,94 |
| Villach . . . . . . . . . | K. K. St. B. / S. B. | 2,09 | 1,99 | 2,08 | 2,01 | 2,07 | 2,09 | 2,07 |

Wien, am 28. September 1899. (2662)

K. k. österreichische Staatsbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.**

Reexpeditionsbegünstigung für die Lagerhäuser der Nagy=Kanizsaer Lagerhäuseraktiengesellschaft in Nagy=Kanizsa.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1899, wird unter Einhaltung der im Tarife Theil III, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) des österr.-ungar.-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1899 festgesetzten Bedingungen, die Einlagerung, bezw. Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, auch Kleie, Malz und Oelsaaten in den Lagerhäusern der Nagy=Kanizsaer Lagerhäuseraktiengesellschaft in Nagy=Kanizsa bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche von den im vorgenannten Tarife enthaltenen Stationen der Südbahnstrecken:

„Nagy = Kanizsa exkl. - Szombathely (Steinamanger) inkl.", „Nagy = Kanizsa exkl.-Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Komárom inkl.", „Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Budapest inkl.", sowie von den Stationen „Buda-Császárfurdökiterö, Budafok, Budapest=Angyalföld, Budapest=dunap. t. p. u., Budapest=fövámház, Budapest = föv. közraktárak, Budapest=Józsefváros, Budapest - Kelenföld, Budapest=kiterö, Budapest=Lipótváros, Budapest=nyugoti p. u., Komárom, Köbánya=alsó p. u., Köbánya=felsö p. u., O=Buda, O=Buda=Filatorigát, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und Szombathely (Steinamanger)" der kgl. ungar. Staatseisenbahnen unter der Adresse der Nagy=Kanizsaer Lagerhäuseraktiengesellschaft in Nagy=Kanizsa anlangen, daselbst in den genannten Lagerhäusern unter Bahnaufsicht eingelagert und von dort nach Lindau, oder einer im obbezeichneten Tarife aufgenommenen Station in Vorarlberg weiterbefördert werden.

Wien, am 26. September 1899. (2663)

K. k. österreich. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Lieferfristen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Einführung einer Zuschlagsfrist und Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Matzleinsdorf.

Infolge ausserordentlich starker Inanspruchnahme der Linie Kufstein-Franzensfeste, Franzensfeste-Marburg, Vordernberg-Bruck a/M. und Marburg-Wien=Matzleinsdorf durch die anlässlich der auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen bestehenden Verkehrsunterbrechungen über die obbezeichneten Hilfsrouten geleiteten Gütertransporte wird auf Grund des § 63 des Betriebsreglements, bezw. des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu Art. 14 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums für diese Linien während der Dauer des Hilfsroutenverkehres eine Zuschlagsfrist von drei Tagen zu der gewöhnlichen Lieferfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist gilt für alle nach oder über Stationen der obbezeichneten Hilfsrouten beförderten Sendungen mit Ausnahme von Eilgütern und lebenden Thieren und tritt mit 3. Oktober 1899 in Wirksamkeit.

Nachdem sich ferner infolge der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse und des hierdurch eingetretenen andauernd starken Güterandranges grosse Mengen in den Magazinen der Station Wien=Matzleinsdorf angehäuft haben, wird, um einer Gefährdung des geregelten Verkehres vorzubeugen, auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums

vom 3. Oktober 1899 angefangen bis auf weiteres

für Frachtgüter die tarifmässige lagergeldfreie Abnahmefrist auf 2 Tage herabgesetzt.

Wien, am 30. September 1899. (2664)

Die Generaldirektion.

## 7. Verdingungen.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 2015 t Laschen, 5 000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 93 800 Stück Unterlagsplatten, 120 100 Stück Klemmplatten, 2770 Stück Weichenböcke, 7312 Stück Uebergangslaschen (etwa 500—600 mm lange Stäbe aus Flusseisen, nach Zeichnung behobelt und gebohrt), 38,5 t Herzstückplatten.

Gruppe B: etwa 87 t Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A und 0,50 ℳ für Gruppe B — in Baar — zu beziehen. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“ versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 26. Oktober d. J.

Essen (Ruhr), den 23. Sept. 1899. (2665)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Für Bahnhof Duisburg soll die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivschiebebühne von 16,15 m Nutzlänge öffentlich vergeben werden. Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Amtszimmer der unterzeichneten Inspektion zur Einsicht aus und können von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ für die Bedingungen und 3,00 ℳ für die Zeichnungen bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu der auf den 31. Oktober d. J., 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungszeit einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Duisburg, den 29. September 1899. (2666)
Königl. Eisenb.-Maschineninspektion 1.

---

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von 100 000 kg Roststäben (Roststabguss). Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 17. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 26 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 2. November d. J.

Breslau, den 29. September 1899. (2667)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien im Jahre 1900 an Eichenpfosten und Rustenrundklötzen für Waggonbau, u. zw.

1 351 m³ Eichenpfosten und
600 m³ Rustenrundklötze,

lieferbar franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1900 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten hat im Laufe des Jahres 1900 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Die zu liefernden Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1899 oder Januar, Februar 1900 gefällt wurden.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichniss, respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerten sind für Pfosten und Klötze separat zu verfassen und — je mit einer Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Eichenpfosten“ beziehungsweise „Offerte für die Lieferung von Rustenklötze“ versehen — versiegelt bis längstens 24. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle hinsichtlich der Rustenklötze das im Bedingnissheft vorgeschriebene Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, u. zw. im selben Verhältniss, wie es das Dimensionsverzeichniss ausweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 15. November l. J. im Worte zu bleiben.

Offerten, welche nach obigem Termin einlangen, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post“ gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im September 1899. (2668)
Die Materialverwaltung.

---

Verdingung von 6400 Stück Hammerstielen aus Weissbuchenholz und 21 120 Stück dergleichen aus Hickoryholz in je einem Loose, 10 930 Stück Stielen für Oberbaugeräthe in 4 Loosen, und 16 900 Stück Feilenheften aus Papiermasse in einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin.

Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Oktober 1899, Mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist bis 7. November 1899.

Berlin, den 27. September 1899. (2669)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.**

Die in unserem Verwaltungsbezirke angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, als eiserne und stählerne Schienen, eiserne Lang-, Quer- und Weichenschwellen, Laschen, Herzstücke und Zungenvorrichtungen, welche zum Theil zur Wiederverwendung noch geeignet sind, ferner Blechschrott, Eisenschrott, Gussschrott (unverbranntes, verbranntes und von Hartguss), Stahlschrott, Zinkschrott, Eisendraht und eiserne Brückenkonstruktionen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden. Die Ausschreibung erfolgt auf Grund der im „Deutschen Reichs- und preussischen Staatsanzeiger“ von 1899 Nr. 51 bekannt gemachten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen, welche sinngemässe Anwendung finden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Centralbüreau hierselbst, Fürstenstrasse 1 bis 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von baar 80 ₰ für die unbrauchbaren und 50 ₰ für die noch brauchbaren Materialien bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer Nr. 21 eröffnet und zwar für die unbrauchbaren Materialien

den 31. Oktober 1899, Vormittags 9 Uhr,

und für die zur Wiederverwendung noch geeigneten Materialien

den 18. November 1899, Vormittags 9 Uhr.

Der Zuschlag erfolgt bis 21. November bezw. 11. Dezember d. J. (2670)

Magdeburg, den 22. September 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 9. Vermischte Bekanntmachungen.

Folgende für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbare Werkzeug- und Dampfmaschinen sind zu verkaufen:

a) 1 Stück Langlochbohr- und Fraismaschine,
b) 1 „ Doppeldrehbank,
c) 1 „ Eisenhobelmaschine,
d) 1 „ Schraubenschneidemaschine,
e) 2 „ Dampfmaschinen von je 40 Pferdestärken,
f) 1 „ Dampfmaschine von 25 Pferdestärken,
g) 1 „ Räderdrehbank.

Die a—f genannten Maschinen können bei der Werkstätteninspektion 1a und die unter g genannte bei der Werkstätteninspektion 4 in Breslau in der Zeit von 8—12 Uhr Vorm. und 3—5 Uhr Nachm. besichtigt werden.

Zur Abgabe der Angebote sind die Angebotsbogen zu benutzen, welche nebst Verkaufsbedingungen und den kurzen Angaben einiger Hauptabmessungen der einzelnen Maschinen von der Werkst.-Insp. 1a in Breslau, Hubenstrasse 2—6, gegen Einsendung von 1 ℳ postpflichtig bezogen, auch in dem Zimmer 13 der vorgenannten Werkst. von 9—1 Uhr Mittags eingesehen werden können. Briefmarken sind ausgeschlossen. Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf Ankauf alter Werkzeug- und Dampfmaschinen“ bis zu dem am 21. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, stattfindenden Verkaufstermine an die unterzeichnete Werkst.-Insp. einzusenden.

Breslau, den 19. Sept. 1899. (2671)
Königl. Eisenb.-Werkstätteninspektion 1a.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 77. | 7. Oktober 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Meldeverfahren und Nachrichtendienst bei Unfällen und Betriebsstörungen.

Die Bestimmung des § 316 des Reichsstrafgesetzbuches, wonach bei allen Eisenbahntransportgefährdungen der irgendwie schuldig Befundene Gefängnissstrafe zu gewärtigen hat, führte bisher um so mehr zu häufigen Härten, als nach der Praxis der preussischen Staatseisenbahnverwaltung im ganzen von jedem Betriebsunfall, bei dem die Schuld eines Eisenbahnbeamten oder eines Dritten in Frage kam, der Staatsanwaltschaft Anzeige gemacht und so die Einleitung des Strafverfahrens herbeigeführt wurde. Nur zu häufig endete ein solches zwar mit einer Freisprechung, aber um so lebhafter war die Beunruhigung der Betriebsbeamten, welche sich auch bei geringfügigen und in der hastenden Eile des äusseren Dienstes schwer vermeidlichen Versehen und den dadurch herbeigeführten unbedeutenden Unfällen, Materialbeschädigungen oder auch nur Gefährdungen durch ein strafgerichtliches Verfahren bedroht sahen, dessen Ausgang immerhin zweifelhaft war. Eine lebhafte Bewegung in den Kreisen der Beamtenvereine war die Folge und führte zu Petitionen an den preussischen Justizminister, an den Arbeitsminister, an den Reichskanzler. Während diese Anträge in der Hauptsache eine Aenderung des Verfahrens und die Einrichtung von Unfallämtern bezweckten, richtete sich gegen die strengen gesetzlichen Bestimmungen eine Anzahl von Petitionen deutscher Lokomotivführervereine an den Reichstag. Verstärkt wurde diese Bewegung auch aus anderen Kreisen. Mit der Ausdehnung des Strassenbahnwesens wurden die Fälle immer zahlreicher, in denen Fuhrwerke aller Art mit den Strassenbahnfahrzeugen zusammengeriethen. Jeder Kutscher, der einen Strassenbahnwagen streift, muss auf eine Gefängnissstrafe aus § 316 Reichsstrafgesetzbuches gefasst sein.

Die allgemeine Ueberzeugung, dass die Strafbestimmung dieses Paragraphen zu hart und mit dem öffentlichen Rechtsbewusstsein nicht mehr im Einklang sei, verdichtete sich schliesslich zu einem Antrage der sozialdemokratischen Partei an den Reichstag auf Zulässigkeit von Geldstrafe im Falle des § 316 bei Annahme mildernder Umstände, während zahlreiche Mitglieder aller übrigen Parteien beim Reichstage beantragten, den § 316 durch die allgemeine Zulässigkeit der Geldstrafe zu mildern.

Es ist indessen keiner dieser Anträge bis jetzt zur Verhandlung gelangt.

Inzwischen ist aber ein anderer Schritt von Bedeutung zu verzeichnen. Das Reichseisenbahnamt hatte schon im Jahre 1897 Veranlassung genommen, bei den deutschen Regierungen, die Staatsbahnen besitzen, Umfrage zu halten, ob und inwieweit die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet wären, von den in ihrem Bezirk vorkommenden Unfällen der Staatsanwaltschaft Anzeige zu machen. Es stellte sich hierbei heraus, dass eine allgemeine gesetzliche Verpflichtung der Staatseisenbahnbehörden zur Anzeige nur in einigen kleineren Staaten besteht, in denen die Eisenbahnpolizeibeamten zugleich Hilfsbeamte der Staatsanwaltschaft sind, und dass die Praxis der Eisenbahnbehörden in Bezug auf die angeregte Frage eine verschiedene ist. Namentlich bei den süddeutschen Verwaltungen besteht die Auffassung, dass eine Strafanzeige wegen § 316 nur erfolgt, wenn erhebliche mit Gefahr für Leben und Gesundheit verbundene Verletzungen vorgekommen sind, oder wenn sonst Umstände vorliegen, welche eine strafgerichtliche Verfolgung erwünscht machen. Im übrigen wird bei Unfällen geringerer Art die Disziplinarahndung des etwa schuldig Befundenen für ausreichend erachtet.

In Preussen bestand bisher die Vorschrift über die Meldung und Untersuchung der Eisenbahnunfälle und aussergewöhnlicher Betriebsereignisse vom 11. März 1895, wonach grundsätzlich der Staatsanwaltschaft von allen Eisenbahn-Unfällen und -Transportgefährdungen Anzeige zu machen war, bei denen das Verschulden einer Person in Frage kam; von der Anzeige durfte nur bei leichten Verletzungen einer Person infolge eigener Unvorsichtigkeit oder Ungeschicklichkeit sowie bei nicht unmittelbar mit dem Betriebe zusammenhängenden Verletzungen Abstand genommen werden.

In diesen strengen Grundsätzen ist nun eine erhebliche Milderung eingetreten, auf welche wohl die Bemühung des Reichseisenbahnamts, bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen eine thunlichst einheitliche Behandlung dieser Frage im Sinne der milderen Auffassung herbeizuführen, nicht ohne Einfluss gewesen sein mag.

Die Nr. 36 des im preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Eisenbahn-Verordnungsblattes" enthält nämlich eine mit dem 1. November d. J. in Kraft tretende Dienstvorschrift für das Meldeverfahren und den Nachrichtendienst bei Unfällen, Betriebsstörungen und aussergewöhnlichen Ereignissen, welche für alle preussischen Staats- und Privateisenbahnverwaltungen Gültigkeit hat und wichtige Aenderungen gegen die bisherigen Vorschriften enthält. Die telegraphischen Meldungen sind mit thunlichster Beschleunigung — jedoch nicht unter dem Eindruck der ersten Aufregung — abzustatten, sobald ein Ueberblick über das Vorgefallene gewonnen ist. Kann dies nicht sogleich in ausreichendem Maasse geschehen, so sind sobald als möglich Ergänzungstelegramme nachzusenden, deren Abfassung namentlich als Sache der etwa am Ort des Unfalls eintreffenden höheren Betriebsbeamten bezeichnet wird. Telegraphische Anzeige an die Staatsanwaltschaft und die Ortspolizeibehörde ist nur von denjenigen im Eisenbahnbetriebe sich ereignenden Unfällen zu machen, bei welchen a) entweder Menschen getödtet oder lebensgefährlich verletzt wurden oder b) der Verdacht vorliegt, dass sie — sei es von Eisenbahnbediensteten, sei es von anderen Personen — vorsätzlich herbeigeführt sind (§ 315 Reichsstrafgesetzbuch). Schon hierin liegt eine wichtige Einschränkung der bisherigen strengeren Vorschriften, wie sie oben kurz mitgetheilt sind.

Die neuen Vorschriften unterscheiden weiter zwischen den soeben erörterten Fällen, in denen schon von den unteren Dienststellen (Stationen usw.) dem Staatsanwalt telegraphische Anzeige zu machen ist und denen, in welchen die Eisenbahndirektion ihm schriftliche Anzeige zu erstatten hat. Dieses hat dann zu geschehen,

a) wenn auf Grund einer eingehenden Prüfung aller in Betracht kommenden Umstände nach dem pflichtmässigen Ermessen der Behörde eine straffällige Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransportes (§§ 315, 316 R.-Strafgetzbuch) vorliegt, auf Grund deren die strafgerichtliche Verurtheilung eines Eisenbahnbediensteten oder eines Dritten mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist;

b) wenn der Unfall in weiteren Kreisen der Bevölkerung besonderes Aufsehen erregt hat und auch nur der Verdacht besteht, dass eine im Reichsstrafgesetzbuch bedrohte Transportgefährdung durch Verschulden einer Person vorliegt;

c) wenn die gerichtliche Klarstellung des Sachverhaltes zur Ermittelung des Schuldigen, zwecks Verfolgung grösserer Ersatzansprüche oder aus sonstigen Gründen nothwendig erscheint.

Hiernach kann die Eisenbahnverwaltung in all den zahlreichen Fällen, in denen das straffällige Verschulden eines Eisenbahnbediensteten oder eines Dritten nicht nachweisbar und daher eine Verurtheilung nicht wahrscheinlich ist, sowie auch in den vielleicht noch zahlreicheren, wo eine solche wegen der Geringfügigkeit der stattgehabten Beschädigungen nicht anzunehmen ist, von der Anzeige absehen.

Es ist dies eine, wie uns scheint, sehr erfreuliche Milderung der bisherigen Vorschrift, wonach die Anzeige erfolgen musste, sobald ein Verschulden auch nur in Frage kam. Auch darin liegt eine Milderung, dass, von den schwereren oben erörterten Fällen abgesehen, erst die Eisenbahndirektion, nicht schon die Station, über die Nothwendigkeit der Anzeige zu befinden hat. In den neuen Vorschriften erblicken wir ein sehr wirksames Mittel, um schon jetzt die bisher vielleicht übertrieben häufige Anrufung des Strafrichters bei Eisenbahntransportgefährdungen auf die schwereren Fälle zu beschränken, die eine solche Sühne wirklich erheischen.

Es ist nicht zu bezweifeln, dass infolge der neuen Vorschriften diese strafrechtlichen Verfolgungen sich auch in Preussen in erfreulicher Weise verringern werden. Zu hoffen bleibt, dass in nicht zu ferner Zeit auch die Strafbestimmung des § 316 Reichsstrafgesetzbuches im Sinne der erörterten, von allen Seiten unterstützten Anträge geändert wird. So viel uns bekannt, ist das Reichseisenbahnamt seit längerer Zeit bemüht gewesen, auch in dieser Richtung eine Milderung der bestehenden Bestimmungen herbeizuführen.

Es erübrigt noch, auf die neuen sehr sorgfältig behandelten Vorschriften über den Nachrichtendienst etwas näher einzugehen. Den Eintritt von starkem Schneetreiben, von Schneeverwehungen, raschem Wachsen der Gewässer, Ueberschwemmungen, Eisgang, Erdrutschungen und sonstigen Naturereignissen, ferner etwaige Schäden an den Bauwerken haben die Stationen oder die Bahnmeister auch schon dann an die Eisenbahnbetriebsinspektionen zu melden, wenn eigentliche Betriebsstörungen noch nicht erfolgt sind, jedoch möglicherweise erfolgen können.

Für Betriebsstörungen, die grössere Verspätungen durchgehender Personenzüge oder gar Einstellung des Personen- oder Güterverkehres zur Folge haben, ist das Meldewesen zweckmässig geregelt und dabei nach dem Vorbilde der bereits innerhalb des Deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes seit 1892 vereinbarten und also innerhalb Deutschlands schon in Uebung befindlichen Verfahrens auf die umfassende Benachrichtigung der Reisenden bei eingetretenen Unterbrechungen des Personenverkehres besonderer Werth gelegt. Die Störungen sind ungesäumt durch rothe Zettel, für welche ein einfaches Formular aufgestellt ist und die an den Fahrkartenausgaben, in den Wartesälen oder an den Zugverspätungstafeln anzuschlagen sind, öffentlich bekannt zu machen; ein sehr zweckmässiges Verfahren, welches sich u. a. bei den letzten Hochwasserunterbrechungen in Bayern als sicherstes Mittel zur zuverlässigen Benachrichtigung der Reisenden trefflich bewährt hat und zugleich geeignet ist, die Beamten vor unnützer Belästigung durch Anfragen einigermaassen zu schützen. Im übrigen wird aber den Beamten ausdrücklich eingeschärft, dass sie es sich angelegen sein lassen sollen, die Reisenden auf Befragen nach Maassgabe der angeschlagenen Bekanntmachungen zu belehren. Auch die Beamten der Fahrkartenausgabe sollen über die Lage der Verhältnisse genaue Auskunft ertheilen und von den Stationen hierüber und über die zur Aufrechthaltung des Verkehres getroffenen Anordnungen stets unterrichtet werden.

---

## Das englische Eisenbahnprojekt Alexandrien-Shanghai.

Die russische amtliche „Handels- u. Industrieztg." beschäftigt sich in ihrer Nr. 192 eingehend mit dem im Septemberheft der „Noneteenth Century" abgedruckten Projekt von C. A. Moreing, seitens Englands eine Eisenbahn zu bauen, die von Alexandrien bis China, durch Mesopotamien, längs des persischen Meerbusens, durch Indien und Birma, mit Fortsetzung auf chinesischem Gebiete bis Shanghai führt. Die Gesammtlänge dieser Linie würde etwa 6 670 (englische) Meilen betragen, wovon ungefähr 2 000 Meilen bereits gebaut sind.

Das russische amtliche Blatt führt aus: „Der englische Verfasser wirft die Frage auf, welche Antwort muss England auf die letzten politischen Eroberungen Russlands geben, die das-

selbe mit der Erbauung der sibirischen Bahn gemacht hat? Und er beantwortet die Frage damit, dass er sagt: England müsse denselben Weg gehen und mit denselben Waffen kämpfen. Der Weg und die Waffen sind vorstehend schon bezeichnet durch die projektirte Bahn, die nach Meinung des englischen Verfassers die wirthschaftliche und politische Bedeutung der grossen sibirischen Eisenbahn aufheben müsse."

Die „Handels- und Industriezeitung" weist im weiteren Verlaufe der Besprechung des Projektes darauf hin, dass durch dasselbe mehrere fremde Staaten berührt werden, nämlich Aegypten auf 250 Meilen, die Türkei auf 1 000 Meilen, Persien auf 700 Meilen und China auf 1 600 Meilen. Wenngleich der englische Verfasser diesem Umstande keinerlei nennenswerthe Bedeutung beimisst und die Ansicht vertritt, dass etwaige grundsätzliche Bedenken leicht beseitigt werden könnten, glaubt das russische Blatt doch auch schon hierin eine Schwierigkeit zu sehen, die sich einem derartigen, grossartigen Eisenbahnbau entgegenstellen würde. „Ein weiteres, noch viel wichtigeres Bedenken", fährt die „Handels- und Industriezeitung" fort, „das gegen den Plan spricht, scheint den Verfasser auch nicht aufzuregen. Es fragt sich nämlich, wie wohl die Durchführung des Planes auf die Interessen der britischen Handelsflotte rückwirken würde? Durch die geplante Bahn wird eine so bedeutende Abkürzung der Entfernung zwischen Europa und den chinesischen Hafenplätzen herbeigeführt werden, dass die Dampferlinien, die gegenwärtig England eine so überaus günstige Bilanz ermöglichen, in ganz erheblichem Maasse an Bedeutung einbüssen würden. Ausserdem aber ist an bestehenden überseeischen Verkehren keineswegs allein England betheiligt, denn der Wettbewerb Deutschlands mit ihm tritt immer stärker hervor. Es ist klar, dass Deutschland, ganz abgesehen von sehr vielen anderen Gründen, schon aus dem oben erwähnten Grunde, nicht gleichmüthig sich zu etwaigen Eisenbahnbauten in der Türkei, Persien und China durch die Engländer verhalten kann." Interessant sind die Erwägungen, durch welche der englische Verfasser die Befürchtungen für einen gedeihlichen Fortbestand der englischen Handelsflotte zu beseitigen sucht, falls das von ihm befürwortete Projekt zur Ausführung kommen sollte: er sagt, „dass dem gedeihlichen Fortbestande unter allen Umständen dieselbe grosse Gefahr auch schon von der sibirischen Bahn droht!" Nach einer Auseinandersetzung über die Dauer der Reise über Sibirien und durch den Suezkanal und unter dem Zugeständniss, dass der englische Verfasser den Einfluss der sibirischen Bahn nicht überschätzt, findet das russische Blatt es nicht begreiflich, warum England zu einer Gefahrquelle für den gedeihlichen Fortbestand seiner Handelsflotte sich selbst noch eine zweite schaffen will.

„Bei einer ruhigeren Prüfung der Frage", meint das Blatt zum Schluss, „würde man sich überzeugen, dass die Gefahr, die der britischen Handelsflotte nach Vollendung der grossen sibirischen Bahn droht, nicht so gross ist, als der Verfasser sich das vorstellt und aller Wahrscheinlichkeit nach der Einflussbereich des neuen Verkehrsweges im Post- und Personenverkehr sich kaum südlicher als bis Shanghai erstrecken wird. Die Erwägungen des Blattes sind viel mehr von politischer Leidenschaftlichkeit erfüllt, als von dem Bestreben, die wahren Aufgaben der britischen Politik im Osten klarzustellen. Schon mit der Fragestellung begeht der Verfasser — vielleicht mit vollem Bewusstsein — einen Irrthum. England braucht gar nicht auf Russlands Erfolge zu reagiren, weil unsere letzten Schritte im fernen Osten sich einzig als die vollkommen berechtigte Wiederherstellung allzu lange vernachlässigter Interessen darstellen. Ausserdem hatten alle dahin zielenden Maassnahmen nur Kulturaufgaben im Auge, weche den berechtigten Interessen anderer Mächte im stillen Ozean keinen Abbruch thun können. Zu meinen, wie es einige englische Politiker thun, es sei mit diesen Schritten auf irgend jemandes ‚erworbenen' Rechte abgesehen, wäre offenbar politische Kurzsichtigkeit. Wir glauben jedoch, dass die öffentliche Meinung Englands nüchtern und besonnen bleiben wird, und dass man sie kaum durch Projekte erschüttern kann, die politischen Leidenschaften ihren Ursprung verdanken."

Das ist die Antwort, die die amtliche „Handels- und Industriezeitung" auf das Bekanntwerden des englischen Projektes ertheilt! Man muss sagen, die Russen leiden offenbar an Beklemmungen, und dass aus den Zeilen sehr wenig vertrauensvolles und zuversichtliches Selbstbewustsein, wohl aber die Befürchtung, überflügelt zu werden, spricht, und daher die Vertheidigung, ja sogar die Herabminderung der Bedeutung des eigenen grossen Werkes und die eigenartig wirkende Besorgniss, die Engländer könnten ihrer eigenen Handelsflotte durch den geplanten Eisenbahnbau schaden.

Wenn sonst nichts hindernd in den Weg tritt, so kann man wohl nicht mit Unrecht annehmen, dass diese freundschaftlichen Auslassungen die Engländer kaum von der Ausführung des Unternehmens zurückzuhalten geeignet sein werden. Sehr viel wahrscheinlicher ist es aber, dass andere, schwer wiegendere Hindernisse sich entgegenstellen werden. Daher hätten die Russen mit ihren Befürchtungen noch etwas geheimnissvoller umgehen können.

---

## Die amtlichen Berichte über drei Eisenbahnunfälle in England

gewähren einen lehrreichen Einblick in gewisse dortige Betriebsverhältnisse. Die Berichte sind von Oberstleutnant H. A. Yorke, dem die Untersuchung führenden Beamten des Board of Trade, erstattet und in der Zeitschrift: „The Railway Engineer" 1899, Nr. 9 S. 291, 293 und 294 abgedruckt.

Der erste dieser Unfälle ereignete sich am 31. Januar in Three Counties, einer Station der von London nach Peterboro (Edinburg) führenden Hauptlinie der Great Northernbahn. Er bestand darin, dass „auf einen Kieszug, der in dem Güterzuggleis der Richtung von London (down goods line) unter dem Schutze des zugehörigen Abschlusssignals (home signal) stand, von hinten ein Spezialgüterzug auffuhr", wobei ein Mann getödtet und sechs verletzt wurden. Die Bahn hat dort vier Hauptgleise, die von Süd nach Nord durch die Station laufen, sie folgen sich, dem in England üblichen Linksfahren entsprechend, von West nach Ost als: Güterzuggleis von London, Personenzuggleis von London, Personenzuggleis nach London, Güterzuggleis nach London. An das Güterzuggleis von London schliesst westlich ein Nebengleis an, das durch mit der Spitze befahrene Weichen mit dem Güterzughauptgleis verbunden ist. Die beiden Weichen liegen 165 m auseinander, der Kieszug stand im Hauptgüterzuggleis zwischen diesen Weichen und die Lokomotive sollte durch das Nebengleis umsetzen, damit der Zug demnächst in das Personenzuggleis nach London gesetzt werden und in diesem nach Station Hitchin zur Beendigung der Arbeit zurückkehren könne. Der Kieszug stand mit seinem Ende 78 m innerhalb (nördlich) des zugehörigen Abschlusssignals, die Entfernung zwischen diesem und dem zugehörigen Distanzsignal beträgt 850 m und 2,580 km südlich von diesem Distanzsignal liegt die nächste rückwärtige Signalstation Cadwell.

Der Bericht führt nun aus: „Das unbedingte Blocksystem ist auf den Personenzuggleisen in Kraft, aber die Güterzuggleise, die für Personenverkehr nicht benutzt werden, werden nach dem sogenannten bedingten (permissive) Blocksystem betrieben, nach welchem gleichzeitig mehr als ein Zug innerhalb eines Blockabschnittes sein darf, wobei deren Zahl nur durch die Aufnahmefähigkeit des Blockabschnittes begrenzt ist. Eine besondere Vorschrift über elektrische Zeichen und besondere Instrumente werden auf der Great Northernbahn für den Betrieb mit diesem System auf den Güterzuggleisen gebraucht und die Vorsicht ist getroffen, dass, wenn mehr als ein Zug in dem Blockabschnitt ist, der Lokomotivführer jedes dem ersten folgenden Zuges vor der Einfahrt in den Blockabschnitt angehalten werden muss, um ihm mitzutheilen, dass das Gleis vor ihm schon besetzt sei.

Die folgende Anweisung für Lokomotivführer ist im Anhang zu den Dienstfahrplänen der Great Northernbahn gedruckt, von dem jeder Führer einen Abdruck erhält:

Nachricht für Lokomotivführer.

Nachstehend ist ein Verzeichniss der nach dem bedingten Blocksystem betriebenen Blockabschnitte mitgetheilt und die Führer müssen beim Vorbeikommen an den die Einfahrt in diese Abschnitte überwachenden Signalstationen Ausschau halten nach von Hand gegebenen Warnungssignalen oder mündlicher Anweisung, die der Signalwärter etwa zu geben gezwungen sein kann, und der Lokomotivführer muss bei Wahrnehmung eines solchen Signals ein kurzes Anerkennungs-Pfeifensignal geben, um dadurch dem Signalwärter zu vergewissern, dass sein Signal verstanden sei.

Wenn nach Erhalt eines Vorsichtssignals von einer Signalstation weiter gefahren wird, muss grosse Vorsicht

geübt werden, um vor jedem Zug, jeder Maschine oder jedem Hinderniss, die auf dem Gleis sich befinden mögen, halten zu können.

In dem vorliegenden Falle hat der Lokomotivführer des Spezialgüterzuges eingeräumt, dass er von dem Signalwärter in Cadwell das Vorsichtssignal erhalten und dass er es verstanden habe."

Der Bericht stellt ferner fest, dass der Kieszug . . . . von der Signalstation Cadwell, wo er kurze Zeit gehalten hatte, 8.53 V. nach Three Counties weiter fuhr, hier etwa um 9.00 eintraf und die oben erwähnte Stellung einnahm. Er fährt dann fort: „Kurz nach der Abfahrt dieses Zuges von Cadwell kam hier ein Spezialgüterzug auf dem Gütergleis von Süden an, das nur für Güter- und Mineralverkehr benutzt und, wie schon bemerkt, nach dem ‚bedingten' Blocksystem betrieben wird. Der Spezialzug wurde an der Signalbude Cadwell angehalten und nachdem der Lokomotivführer gewarnt worden war, dass sich in dem vorliegenden Blockabschnitt schon ein Zug mit nur geringem Vorsprung befände, erhielt der Zug — um 8.57 — die Erlaubniss, seine Fahrt fortzusetzen."

Da der Spezialzug vor Three Counties die Signale auf Fahrt stehend fand, fuhr er unbekümmert weiter und auf den dort stehenden Kieszug auf, und zwar vermuthet der Berichterstatter, dass die Signale nach der Einfahrt des Arbeitszuges noch gar nicht wieder auf Halt zurückgestellt waren, als sich der Spezialzug der Station Three Counties näherte.

Soweit der Bericht, dessen weitere Ergebnisse hier nicht interessiren. Er ist nach zwei Richtungen sehr lehrreich. Einmal zeigt er, dass in England selbst auf Strecken, die wegen des sehr dichten Verkehres mit einem dritten und vierten Gleis versehen worden sind, für den Güterzugverkehr noch das sogenannte bedingte Blocksystem in Benutzung ist, und zwar in der denkbar ungenügendsten Form, bei dem nicht einmal ein bestimmter kleinster Zeitabschnitt vorgeschrieben ist. Und zum andern ist darin nicht ein Wort des Tadels gegen eine solche Betriebsweise enthalten; da aber die untersuchungsführenden Beamten in ihren amtlichen Berichten regelmässig angeben, welche der mit dem Unfall zusammenhängenden Einrichtungen und Anordnungen nach ihrer Ueberzeugung ungenügend oder verbesserungsbedürftig sind, so muss angenommen werden, dass selbst eine solche Art des bedingten Blocksystemes von den amtlichen Organen thatsächlich für ausreichend erachtet wird, also ein System, das eigentlich mit Unrecht als ein Blocksystem bezeichnet wird und als mangelhafter bezeichnet werden muss, als das Fahren nach Zeitfolge. Diesen englischen Anschauungen gegenüber darf wohl darauf hingewiesen werden, dass bekanntlich in Deutschland auf allen Hauptbahnen die unbedingte Raumfolge — unbedingtes Blocksystem — eingeführt ist und dass man sich auf den preussischen Staatsbahnen z. B. bei stark befahrenen, namentlich bei viergleisigen Strecken mit der gewöhnlichen Handhabung dieser Betriebsweise noch nicht begnügt, sondern behufs Vermeidung jeder Verwechselung in der Art und Richtung der Züge deren selbstthätige Mitwirkung bei der Möglichkeit der Rückmeldung, also der Freigabe der zurückliegenden Strecke für einen nachfolgenden Zug für geboten hält.

Der zweite Unfall trug sich bei Pollokshaws auf der Strecke Carlisle-Glasgow am 11. Februar zu. Hier fuhr der von Carlisle kommende Schnellzug in einen aus einem Gütergleis in der Richtung nach Glasgow ausfahrenden Güterzug, wobei 44 Personen mehr oder minder schwer verletzt wurden. Der Bericht führt aus: „Dieser Zusammenstoss fand . . . . . . gegenüber der nördlichen Signalbude in Pollokshaws statt, die 450 m nördlich der südlichen Signalbude und etwa 550 m nördlich der Station liegt. Hier befinden sich . . . . . . drei Nebengleise neben dem Hauptgleis nach Glasgow. Der Zugang zu diesen Nebengleisen aus dem Hauptgleis Carlisle-Glasgow erfolgt durch spitz befahrene Weichen gegenüber der Südbude, ihre Ausfahrtverbindung mit dem gleichen Hauptgleis ist durch Weichen bewirkt, die mit der Spitze befahren werden und liegt einige Meter vor der Nordbude. Die Südbude ist ein Blockposten, während die Nordbude kein solcher, sondern nur eine Art Stellbühne ist, welche errichtet wurde, um die Ausfahrtsweichen zu stellen, die zu weit, nämlich 475 m, von der Südbude entfernt sind, um direkt von dort aus gestellt werden zu können. Die Hebel in der Nordbude sind durch einen Freigabehebel (Nr. 26) der Südbude verschlossen, der mit den Signalen für die Richtung vom Süden in Abhängigkeit steht.

Die Nordbude enthält auch einen Freigabehebel (der nicht eher bewegt werden kann, bis der Hebel Nr. 26 der Südbude in Freigabestellung gebracht worden ist), ferner Weichenhebel, einen Hebel, um das vorgeschobene Ausfahrtsignal des Hauptgleises für die Richtung nach Norden zu verschliessen und einen Hebel für ein Signal, das die Ausfahrt aus den Nebengleisen in der Richtung nach Norden gestattet. Blockeinrichtungen sind in der Nordbude nicht vorhanden, aber die beiden Buden sind durch elektrische Glocken verbunden, deren Gebrauch durch eine gedruckte Anweisung geregelt ist."

Es werden nun die Abhängigkeiten der verschiedenen Hebel näher beschrieben. Bei ordnungsmässigem Gang der Werke ist es dem Wärter in der Nordbude nicht möglich, das Signal für die Ausfahrt aus den Nebengleisen in das Hauptgleis nach Norden zu geben, bevor nicht das von der Südbude bediente Abschlusssignal für die Richtung vom Süden und das vorgeschobene Ausfahrtsignal für das Hauptgleis in der Richtung nach Norden in Haltstellung verschlossen sind und auch durch das Umlegen des Freigabehebels in der Nordbude der Freigabehebel Nr. 26 der Südbude verriegelt ist. Der Bericht fährt dann fort:

„Die Nordbude in Pollokshaws wird nicht durch einen ständigen Stellwärter bedient, es ist die Pflicht des Güterbodenarbeiters, die Hebel in dieser Bude nach Bedarf zu bedienen, und es ist im Güterschuppen eine elektrische Glocke angebracht, durch welche der Wärter in der Südbude den Güterbodenarbeiter benachrichtigen kann, wenn dessen Dienst in der Nordbude nöthig ist.

Am Tage nach dem Zusammenstoss wurde entdeckt, dass sich Theile des Freigabehebels in der Nordbude vom Balken, an dem er befestigt war, gelöst hatten und dass dieser Freigabehebel daher bewegt werden konnte, obgleich der zugehörige Hebel in der Südbude nicht umgelegt worden war. . . . . Der Güterbodenarbeiter in der Nordbude versuchte, nachdem er bei der Südbude um Freigabe nachgesucht hatte, den Hebel zu bewegen und fand, dass er das konnte. Er vermuthete daher, dass er die verlangte Erlaubniss zur Ablassung des Güterzuges erhalten habe und handelte demgemäss."

So erfolgte der Zusammenstoss, weil von der Südbude gleichzeitig einem anderen Zuge die Durchfahrt durch das Hauptgleis freigegeben worden war.

Was hier besonders auffällt, ist der Umstand, dass ein so wichtiger Dienst, wie der in der Nordbude, nicht ständig wahrgenommen, sondern einem Arbeiter nur als Nebenamt übertragen wird, noch dazu einem Arbeiter, der in Stellwerksanlagen nicht bewandert sein kann, also auch etwaige Schäden der Anlage — die hier die unmittelbare Schuld an dem Unfalle tragen — nicht leicht zu erkennen vermag. Und solch einem Arbeiter gibt man die Befugniss, einen Zug abzulassen! Dabei ist es bemerkenswerth, dass auch hier wieder der amtliche Bericht diesen wesentlichsten Mangel der Einrichtung nicht hervorhebt und tadelt, also wohl nicht als so grossen Mangel empfindet. Mit Recht wird zwar bemerkt, dass der Güterbodenarbeiter weniger schuldig sei, als jene, deren Pflicht die Ueberwachung und Unterhaltung der Anlagen war, wenn aber der Ersatz der jetzigen Nordbudeneinrichtung durch einen ordentlichen Blockposten vorzugsweise wegen der für die jetzige Einrichtung zu grossen Entfernung der beiden Signalbuden empfohlen wird, so ist das Wesentlichste an dem mangelhaften Zustand: die Uebertragung wichtiger Betriebshandlungen an dazu ungeeignete Organe, anscheinend nicht erkannt, oder wenigstens nicht betont. Und wenn der Bericht mit den Worten schliesst: „Die Bedingungen, unter welchen der Betrieb neulich zwischen der Nord- und Südbude in Pollokshaws geführt wurde, können nicht als befriedigend betrachtet werden", so wird diesen zwar voll zuzustimmen, aber eine tiefere Bedeutung zu geben sein, als sie nach den vorhergehenden Bemerkungen des Berichtes anscheinend haben.

Zum Schluss sei noch kurz ein dritter Fall erwähnt, der neben anderem auch ein Schlaglicht auf eine Eigenthümlichkeit der englischen Signalgebung wirft. Am 12. Mai fuhr in Hamilton, Centralstation der Caledonianbahn, ein Personenzug von Maryhill auf einen in dessen Einfahrtgleis stehenden Zug, der von Hamilton nach Wishaw fahren sollte. Eine derartige Einfahrt eines Zuges in ein Gleis, in dem schon ein Zug steht, ist dort allgemein üblich und wird durch besondere Signalgebung gekennzeichnet. Es ist nämlich unter dem Einfahrtsignalflügel noch ein Warnungssignalflügel vorhanden, der durch Ausschnitt und Ring vom anderen Flügel unterschieden ist und dem Lokomotivführer anzeigen soll, ob das Hauptgleis, in das er einfahren soll, ganz frei oder zum Theil besetzt ist. Die Signalgebung ist folgende: wenn das Hauptgleis zum Theil besetzt ist und trotzdem ein zweiter Zug aufgenommen werden muss, so wird das Einfahrtsignal auf Fahrt gestellt, während das Warnungssignal in Gefahrstellung verbleibt; ist das Hauptgleis dagegen ganz frei, so werden beide Signalflügel in Fahrtstellung gebracht. In ersterem Falle soll der Lokomotivführer am Signal halten und dann ganz vorsichtig einfahren. Letzteres ist im vorliegenden Falle nicht geschehen und daher erfolgte der Zusammenstoss.

Solche Betriebsweise und Signalgebung ist übrigens in England mehrfach üblich, selbst in verhältnissmässig neuen Bahnhöfen und auch in Kopfstationen, so z. B. in der Centralstation in Glasgow, aber als besonders betriebssicher wird man sie nicht bezeichnen können.

Ob wohl die Schwärmer für englische Eisenbahneinrichtungen und die dortige Betriebssicherheit, die besonders im Herbste 1897 mit ihren guten Lehren für die deutschen Bahnen nicht kargten, uns auch die vorstehend dargelegten Betriebsweisen zur Nachahmung empfehlen? B—m.

---

## Die neue Bahnlinie Friedrichshafen - Lindau.

Am 30. September d. J. fand die feierliche Eröffnung der Bahnlinie Friedrichshafen-Lindau, die am 1. Oktober dem Betrieb übergeben wurde, statt. Die Bahn wurde nach den Bestimmungen des zwischen der bayerischen und württembergischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrages vom 31. Oktober 1895 als Hauptbahn erbaut. Die beiden betheiligten Staaten bauten je bis zur Landesgrenze. Die Länge der württembergischen Strecke beträgt 15 km, die der bayerischen Strecke 9 km. Die Bahn ist einspurig erbaut, die Grunderwerbung wurde zweispurig durchgeführt. Der Fahrdienst wird auf der ganzen Linie von Bayern besorgt. In Württemberg liegen die Stationen Friedrichshafen, Eriskirch, Langenargen, Hemigkofen-Nonnenbach, in Bayern Nonnenhorn, Mitten, Enzisweiler, Lindau. An grösseren Kunstbauten sind auf württembergischer Seite vorhanden: eiserne Brücken über die Flüsse Aach, Schussen und Argen. In Bayern bereitete der theilweise moorige Untergrund dem Bau nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Die Bahn zieht sich grösstentheils durch fruchtbares, landschaftlich schönes Gelände, sie tritt auf einigen Strecken nahe an das nördliche Ufer des Bodensees heran, das Auge geniesst fast ununterbrochen einen freien ungehinderten Blick auf den See, von dessen jenseitigem Ufer die schweizer und vorarlberger Alpen herübergrüssen. Mit dem Bau der Bahn wurde eine umfassende Erweiterung des Bahnhofes Friedrichshafen vorgenommen, auch waren die daselbst befindlichen Werkstättengebäude zu ändern und zu vermehren, eine neue grosse Lokomotivremise mit centraler Rauchabführung wurde errichtet.

Zu den Eröffnungsfeierlichkeiten hatten sich bayerischer Seits der bayerische Gesandte am württembergischen Hofe Freiherr von der Pfordten, in Vertretung des durch die Kammerverhandlungen verhinderten Ministerpräsidenten Freiherrn v. Crailsheim, mit dem königlichen Generaldirektor von Ebermayer und einer grösseren Zahl höherer Beamten eingefunden, von württembergischer Seite nahmen theil der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht, Staatsrath von Balz und ebenfalls eine Anzahl höherer Beamten. Ferner waren eingeladen beiderseits die Bezirksabgeordneten, die Bezirksbeamten und Vertreter der betheiligten Gemeinden. Von der württembergischen Verwaltung wurde der Festgesellschaft in dem schön dekorirten Wartesaal des umgebauten Bahnhofgebäudes ein Frühstück angeboten, während die bayerische Verwaltung zu einer Festtafel im „Bayerischen Hof“ in Lindau einlud. Nach dem Frühstück in Friedrichshafen wurde mit dem württembergischen Dampfboot „Mömpelgard“ eine Fahrt zu dem Luftschiff gemacht, das General Graf Zeppelin in der Nähe von Friedrichshafen auf dem See erbaut und das nunmehr seiner Vollendung entgegengeht. Der Erbauer hatte selbst die Güte, der aus 60—70 Personen bestehenden Gesellschaft die Einrichtungen des Luftschiffes zu erklären. Mit dem grössten Interesse besichtigten die Gäste das imposante Werk, das auch in dieser Zeitung schon beschrieben worden ist.

Aus den bei dem Frühstück und der Festtafel gehaltenen Reden können wir nur einiges anführen. Der königlich bayerische Vertreter Freiherr von der Pfordten gab dem Bedauern des Herrn Ministers Freiherrn von Crailsheim, an der Theilnahme verhindert zu sein, Ausdruck und wies auf die freundnachbarlichen Beziehungen zwischen Württemberg und Bayern überhaupt und auf die alten historischen Beziehungen der beiden Uferstädte Lindau und Friedrichshafen hin, er schloss mit einem Hoch auf den König von Württemberg. Der württembergische Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht rief den lieben Gästen aus Bayern ein herzliches Willkommen zu. Gleichwie die beiden allerhöchsten Herren in Freundschaft verbunden seien, gleichwie die beiden Regierungen von jeher in den besten Beziehungen gestanden haben, so lebe auch die beiderseitige Bevölkerung da, wo sie nebeneinander wohne, in guten und freundnachbarlichen Verhältnissen. So sei es immer gewesen zwischen Bayern und Württemberg und so werde es auch immer bleiben. Mögen die Erwartungen und Hoffnungen, welche die beiderseitigen Bevölkerungen an die neue Verkehrsstrecke knüpfen, voll in Erfüllung gehen und mögen sich die guten freundnachbarlichen Beziehungen noch ausdehnen! Sein Hoch galt den bayerischen Gästen. Bei der Festtafel in Lindau brachte Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht als Vertreter der württembergischen Regierung das Hoch auf Seine königliche Hoheit den Prinzregenten Luitpold aus. Sein Name, seine Person sind hochangesehen und hochverehrt im ganzen Deutschen Reiche. Er ist das Vorbild eines deutschen Fürsten und weiss die Pflichten gegen sein Land mit denen gegen das deutsche Vaterland auf das Glücklichste in Einklang zu bringen; er bietet die sichere Gewähr, dass der zweite deutsche Staat stets da zu finden ist, wo es gilt, Deutschland zu schützen und zu fördern. Seine Herzensgüte, von der er bei den jüngsten Elementarereignissen wiederum so glänzende Beispiele gegeben, sichert ihm die Liebe und Anhänglichkeit seines treuen bayerischen Volkes und auch wir in Württemberg neigen uns huldigend vor der erhabenen Gestalt des greisen Fürsten, dem wir Gesundheit und eine glückliche Regierung für lange wünschen.

Generaldirektor v. Ebermayer hiess unter den Gästen die Württemberger besonders willkommen; der heute vollzogene Anschluss an Württemberg sei der sechste. Anfangs habe man in Bayern gezögert mit diesem weiteren Anschluss, da ein eigentliches Bedürfniss angesichts des bereits bestehenden Wasserweges nicht vorhanden zu sein schien. Allein man habe sich überzeugt, dass ein Konflikt zwischen Schienenstrasse und Wasserstrasse hier nicht bestehe, beide vertragen sich, die Dampfschifffahrt werde unter der neuen Bahn nicht sehr leiden. Redner liess die Gäste leben. Bürgermeister Schützinger von Lindau gab dem Dank der Stadt an die Krone und das Haus Wittelsbach Ausdruck, ferner dem Dank gegen die Staatsregierung, insbesondere die bayerische Eisenbahnverwaltung, ferner gegen die Volksvertretung, sein Hoch galt dem württembergischen Ministerpräsidenten, dem nicht bloss Württemberg, sondern ganz Deutschland viel zu verdanken habe. Ministerpräsident Dr. Freiherr v. Mittnacht dankte der bayerischen Eisenbahnverwaltung für die freundliche Aufnahme der württembergischen Festtheilnehmer. Er könne nur den Wunsch wiederholen, dass die freundnachbarlichen Beziehungen zwischen den beiderseitigen Regierungen und Bevölkerungen sich mit der neu eröffneten Bahn noch vertiefen mögen. Wenn es ihm in grossen unvergesslichen Tagen vergönnt gewesen sei, in staatsmännischer Thätigkeit etwas zu leisten, so sei er dabei vielfach in Berührung mit bayerischen Staatsmännern gekommen und habe mit ihnen gemeinsam in manchen Fragen die süddeutsche Auffassung und süddeutsche Interessen zu vertreten gehabt, zu diesen Staatsmännern gehöre auch Freiherr v. Crailsheim, dessen heute zu gedenken ihm eine angenehme Pflicht sei. Die beiderseitigen Verkehrsanstalten hätten stets im Verhältniss des Entgegenkommens gestanden, sie seien stets eingedenk gewesen, dass sie Reichsgenossen seien und dass sie dies auch in Angelegenheiten des Verkehrswesens zu bethätigen haben. Redner schliesst mit einem Hoch auf den Ministerpräsidenten Freiherrn v. Crailsheim. Weitere Toaste wurden noch ausgebracht von Stadtschultheiss Schmid von Friedrichshafen auf die Stadt Lindau, von dem bayerischen Landtagsabgeordneten Wagner, Oberlandesgerichtsrath in Memmingen, auf Generaldirektor v. Ebermayer, von letzterem auf die Bauleute, von dem Vizepräsidenten der württembergischen Kammer der Abgeordneten Landgerichtsrath Dr. Kinn auf Staatsrath v. Balz, von diesem auf Freiherrn v. d. Pfordten, welcher zum Schluss auf die Stadt Friedrichshafen, „der schönen Gartenstadt, einen der schönsten Plätze am Bodensee“ toastirte.

Nach dem Festmahl betrachtete sich die Gesellschaft die von der Stadt veranstaltete prächtige Illumination des Hafens.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Farge-Vegesacker Eisenbahn.** Die Einnahmen dieser Bahn beziffern sich für das Geschäftsjahr 1898/99 auf 115 800 ℳ (gegen 105 919 ℳ im Vorjahre). Hiervon verbrauchten die Ausgaben 53 430 (53 680) ℳ, so dass sich der Betriebsüberschuss auf 62 370 ℳ stellt. Nach Verzinsung der 4 % Anleihe, Aufbesserung der verschiedenen Fonds sowie Entrichtung der Eisenbahnsteuer usw. verbleibt ein Reingewinn von 30 318 ℳ. Es wird vorgeschlagen, hiervon 5 % Dividende (25 000 ℳ) an die Aktionäre zu vertheilen und dem Anleihetilgungsfonds 4 286 ℳ zuzuweisen. Hiernach würden noch 1 032 ℳ zur Verfügung der Generalversammlung bleiben.

— **Reinigung und Desinfektion der Güterwagen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat aus Anlass des Beginnes des regen Herbstverkehres und der damit zusammenhängenden erhöhten Inanspruchnahme des Wagenmaterials Veranlassung genommen, ihren Oberbahnämtern und sämmtlichen Desinfektionsstationen den entsprechenden Paragraphen der Dienstanweisung, betreffend die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf den bayerischen Staatseisenbahnen, laut welchem die Reinigung und Desinfektion der Wagen von den Desinfektionsanstalten innerhalb 24 Stunden zu vollziehen ist, zur Beachtung nachdrücklichst in Erinnerung zu bringen und hierbei noch besonders verfügt, dass die Leistungsfähigkeit sämmtlicher Desinfektionsstationen mit allen verfügbaren Mitteln — nöthigenfalls durch Vermehrung der Arbeitskräfte und Einlegung von Nachtschichten — zu fördern sei; des weiteren haben die Oberbahnämter für den Fall, dass die Wagen im eigenen Bezirke nicht innerhalb der genannten Frist zur Desinfektion gelangen können, gemeinsam mit dem Wagenkontrolbüreau die Verschiebung in aufnahmefähige Nachbarbezirke zu veranlassen.

— In **Bayern** trat am 1. d. Mts. eine neue **Dienstanweisung für das Lokomotivpersonal der Staatseisenbahnen** in Kraft. Dieselbe ist in nachstehend aufgeführte fünf Hauptabschnitte zusammengefasst:

Abschnitt I: Allgemeine Vorschriften, handelt in 10 Paragraphen von Dienstpflichten im allgemeinen; Dienstvorschriften und Dienstbehelf; Verhältniss der Vorgesetzten und Untergebenen; Berechtigung zur Führung der Lokomotive; Streckenkenntniss; Mitfahren auf der Lokomotive; Ausbildung des Lokomotivpersonals; Dienstregelung; Dienstkleidung und Ausrüstung; Mitnahme von Gegenständen.

Abschnitt II: Wartung und Bedienung der Lokomotive, verbreitet sich in 14 Paragraphen über Behandlung und Unterhaltung der Lokomotive im allgemeinen; Ausrüstung derselben; Uebernahme und Untersuchung der Lokomotive; Beobachtung des Wasserstandes im Kessel; Materialverbrauch; Feuerung der Lokomotive; Schmiervorrichtungen; Dampfspannung; Speisevorrichtungen; Bremsvorrichtungen; Beleuchtung; Sandstreu- und Schienenwaschvorrichtungen; Oeffnung und Schliessung der Dampfzuströmung; Beendigung des Dienstes.

Abschnitt III: Fahrdienst, handelt in weiteren 16 Paragraphen von Ausrüstung des Fahrdienstes im allgemeinen; Dienstobliegenheiten vor der Abfahrt; Abfahrt selbst; Verhalten während der Fahrt; Einfahrt in die Stationen, Anhalten und Ausfahrt; Fernhaltung von Belästigungen und Gefährdungen durch Lokomotiven (Missbrauch der Dampfpfeife, Ablassen von Dampf oder Wasser an Bahnsteigen, Ueber- und Unterführungen, Verbreitung von Qualm in den Einsteighallen usw.); Verhinderung von Feuersgefahr; Kuppeln der Lokomotive; stillstehen der Lokomotiven; Sonderzügen, Hilfslokomotiven und Hilfszügen; Vorspann- und Schiebedienst; einzeln fahrende Lokomotiven; Lokomotivremisen, Drehscheiben, Schiebebühnen und Zufahrtsgleise zu denselben; Rangirdienst; Bereitschaftsdienst; Dampfheizung.

Abschnitt IV: Aussergewöhnliche Ereignisse, behandelt in drei Paragraphen die Dienstunfähigkeit des Lokomotivpersonals; die Schäden an der Lokomotive und sonstige aussergewöhnliche Vorkommnisse.

Abschnitt V: Besondere Vorschriften für Nebeneisenbahnen, behandelt in drei Paragraphen die Wartung und Bedienung der Lokomotive sowie den Fahrdienst und verbreitet sich noch über verschiedene sonstige Obliegenheiten des Lokomotivpersonals.

Als Anhang sind der neuen Dienstanweisung auf 42 Seiten noch beigefügt: 1. ein Verzeichniss der für das Lokomotivpersonal aufliegenden Dienstbehelfe und Drucksachen; 2. eine Anleitung zur Wartung und Bedienung der Lokomotiven und Behandlung der für diese benöthigten Materialien; 3. Vorschriften über die Berechnung der Brennmaterial-Ersparnissprämien; 4. desgleichen über die Verwendung des Schmiermaterials für Lokomotiven; 5. ein Auszug aus der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Bayerns; 6. eine Anweisung zur Untersuchung und Behandlung der Wagen auf Nebeneisenbahnen; 7. ein Formblatt für Meldungen über Mängel am Oberbau auf Lokalbahnen und 8. ein Auszug aus der Anleitung zur Berechnung der Fahrgelder und Reiseentschädigung des Lokomotivpersonals für Dienstfahrten.

Den Schluss der aus 112 Seiten bestehenden und in Taschenformat hergestellten neuen Dienstanweisung bildet ein alphabetisches Sachregister mit Hinweis auf diejenigen Paragraphen, in denen der betreffende Gegenstand vorzugsweise behandelt ist. Sehr schätzenswerth sind auch noch die besonderen Hinweisungen auf die einschlägigen Paragraphen sowohl der Signalordnung als auch auf jene der Fahrdienstvorschriften.

— Am 1. d. Mts. fand in Anwesenheit der Spitzen der Civil- und Militärbehörden die feierliche **Eröffnung des bayerischen Eisenbahnmuseums** statt. Der Vertreter der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, Regierungsdirektor Mahla, warf in seiner Eröffnungsrede einen kurzen Rückblick auf die Geschichte des Eisenbahnmuseums, das sich aus den Ausstellungsgegenständen der 1882 er Landesausstellung entwickelt hat und bemerkte, dass es eine reiche Quelle der Belehrung und Anregung für Jung und Alt bilde. Er gab dabei der Anschauung Ausdruck, dass diese Sammlung, als die einzige ihrer Art im Deutschen Reiche, vielfach von Laien und Fachleuten besucht und zum Gegenstande eingehender Studien gemacht werde. Der Redner dankte der Stadt Nürnberg, welche dem Eisenbahnmuseum ein so schönes Heim bereitet habe. Das von ihm am Schlusse auf den Prinzregenten ausgebrachte Hoch fand einen stürmischen dreimaligen Widerhall. Bürgermeister Dr. v. Schuh bemerkte in seiner Rede, dass ihm zuständigen Ortes die Aussicht eröffnet worden sei, in Bälde werde dem Eisenbahnmuseum auch noch eine Abtheilung des Post- und Telegraphenwesens zugefügt werden, wodurch dasselbe zu einem vollständigen Verkehrsmuseum ausgebildet werden wird. Unter Führung des Bezirksingenieurs Wagner, der sich um die Einrichtung des Museums sehr verdient gemacht hat, wurde dann ein Rundgang durch das höchst interessante, reichhaltige Museum gemacht.

— Die **württembergische Eisenbahnverwaltung,** welche schon an einer grösseren Zahl von Orten Gebäude mit **Dienst- und Miethswohnungen für Beamte und Bedienstete** besitzt und namentlich in den letzten Jahren mit der Erstellung solcher Wohnungen in reger Weise vorgegangen ist, so in Stuttgart, Ulm, Heilbronn, Göppingen, Geislingen, Plochingen, Rottenburg, Mühlacker, Untertürkheim, Freudenstadt, beabsichtigt mit dem Bau derartiger Wohnungen auch in den nächsten Jahren fortzufahren. Aber auch der Frage der Errichtung von Wohnungen für ihre zahlreichen Arbeiter schenkt die Verwaltung neuerdings ihre Aufmerksamkeit. Sie wird dabei von der Anschauung geleitet, dass eine Staatsverwaltung hinter Privaten und Gemeinden nicht zurückbleiben darf, die insbesondere in letzter Zeit der Arbeiterwohnungsfrage in vermehrtem Maasse ihre Fürsorge zugewandt haben. Handelt es sich doch hier um ein Stück sozialer Wohlfahrtspflege, auch wird mit der Schaffung von billigen Arbeiterwohnungen nicht nur den Arbeitern gedient und eine Wohlthat erwiesen, sondern es hat auch die Verwaltung ihren Vortheil, die sich dadurch einen Stamm zuverlässiger Arbeiter sichert. Gegenwärtig erstellt die Eisenbahnverwaltung in Esslingen sieben Gebäude mit etwa 45 Wohnungen für Arbeiter der Lokomotivwerkstätte, und in der neuesten Zeit hat sie in Cannstatt ein grösseres Baugelände erworben, auf dem allmählich Wohngebäude für die Arbeiter der Wagenwerkstätte daselbst errichtet werden sollen.

— Die neue württembergische **Bahnlinie Kirchheim u./Teck-Oberlenningen,** die als vollspurige Nebeneisenbahn zu erbauen war, ist am 1. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie stellt die Fortsetzung der im Jahre 1864 erbauten, am 1. Januar d. J. in den Besitz des Staates übergegangenen Privatbahn Unterboihingen-Kirchheim u./Teck dar. Die Länge der neuen Bahnstrecke beträgt 11,3 km. Stationen befinden sich in Kirchheim, Kirchheim Vorstadt, Dettingen, Owen, Brucken, Unterlenningen, Oberlenningen. Von Owen aus kann die Burg Teck am bequemsten bestiegen werden. Oberhalb der Stadt erhebt sich auf einem vereinzelt dastehenden Ausläufer der Alb der unten mit Weinreben bepflanzte und mit grüner Haide bedeckte, oben aber bewaldete Berg, auf welchem die Burg Teck stand, welche nach alten Gemälden zu schliessen einst von grossem Umfang war, jetzt aber nur in einigen Trümmern vorhanden

ist. Die Aussicht vom Berge zählt zu den schönsten der ganzen Albkette. Im Thale sind schon bedeutende industrielle Unternehmungen vorhanden, die wie alle anderen Betriebe reichen Nutzen aus der Bahnverbindung zu ziehen hoffen. Aber auch die Naturfreunde begrüssen die Eröffnung der Bahn mit Freuden. Wird doch durch dieselbe, in Verbindung mit der im Bau befindlichen Bahn Nürtingen-Neuffen, ein Gebiet leichter zugänglich gemacht, das, reich an historischen Erinnerungen, zu den landschaftlich schönsten des schwäbischen Landes gehört.

Der Einweihung der neuen Bahnstrecke wohnten Seine Majestät der König, Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht, Staatsrath von Balz und die Vizepräsidenten der beiden Kammern bei. Der König verweilte in Oberlenningen mit der Festgesellschaft mehr als eine Stunde. Seine Majestät hatten die Einladung des Papierfabrikanten Kommerzienraths Scheufelen zu einem Frühstück in dessen Villa angenommen, zu dem auch die Festgäste geladen waren.

— Aus Anlass der **Truppenbeförderungen auf den badischen Staatseisenbahnen** hat General Graf Schlieffen, Chef des Generalstabes der Armee, am 30. September nachfolgendes **Anerkennungsschreiben** an den badischen Minister des grossherzoglichen Hauses und des Auswärtigen, A. v. Brauer, dem bekanntlich auch die Eisenbahnen unterstehen, gerichtet:

„Aus Anlass der diesjährigen Manöver vor Sr. Majestät dem Kaiser und König sind an die Euer Excellenz unterstellten grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen sowohl durch die Beförderung zahlreicher Truppentheile in das Manövergelände als auch durch die Mitwirkung beim Rücktransport der Stäbe und Fusstruppen in ihre Garnisonen besonders hohe Anforderungen herangetreten. Die Durchführung dieser umfangreichen Truppentransporte in knapp bemessenen Fristen wurde ermöglicht durch die sorgfältige Vorbereitung der Transportbewegung seitens der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnverwaltung in Verbindung mit den Militäreisenbahnbehörden sowie durch die Thätigkeit und aufopfernde Hingebung aller betheiligten Dienststellen und Eisenbahnbediensteten bei der Ausführung der Transportbewegung. Euere Excellenz wollen gestatten, dass ich für diese vortrefflichen Leistungen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnverwaltung meinen verbindlichen Dank hierdurch zum Ausdruck bringe."

— Der Vorsteher der königlichen Eisenbahnwerkstätteninspektion zu Braunschweig, **Eisenbahndirektor F. Harsleben**, ist am 1. d. Mts. in den wohlverdienten Ruhestand getreten. Herr H. war von 1853 an, also 46 Jahre lang, ununterbrochen in der Eisenbahnhauptwerkstätte Braunschweig thätig, zuerst als Beamter der braunschweigischen Staatseisenbahn, dann der Privatbahn und zuletzt der preussischen Staatseisenbahn. Zu Ehren des aus dem Dienste Scheidenden veranstalteten die Beamten und Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten am 30. September einen Fackelzug, an dem sich etwa 400 Personen betheiligten. Nachher vereinigten sich die Theilnehmer zu einem Kommers.

— **Personalnachrichten.** Der Ober-Regierungsrath Greinert in Königsberg i/Pr. ist zum Präsidenten der Eisenbahndirektion in Danzig und der Geheime Regierungsrath Schulze-Nickel bei der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. sowie der Regierungsrath Herwig bei der Eisenbahndirektion in Hannover sind zu Ober-Regierungsräthen ernannt.

Dem Regierungsassessor Jahn in Braunschweig ist die Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes verliehen.

Der Geheime expedirende Sekretär und Kalkulator Wilbrand in Berlin ist zum Eisenbahnrechnungsdirektor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes des Rechnungsbüreaus bei der Eisenbahndirektion in Bromberg ernannt.

Der Eisenbahndirektor Harsleben, Vorstand der Werkstätteninspektion in Braunschweig, ist in den Ruhestand getreten.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Das neue österreichische Ministerium.** Der Kaiser hat die vom Gesammtministerium erbetene Amtsenthebung angenommen, und wurde mit kaiserlichem Handschreiben vom 2. d. Mts das neue Ministerium ernannt, an dessen Spitze der bisherige Statthalter in Steiermark Graf Clary steht. Zum Eisenbahnminister wurde neuerlich Dr. v. Wittek ernannt, der nunmehr schon im dritten Kabinet an der Spitze des Eisenbahnressorts steht. Bei diesem Anlasse wurde dem Minister Dr. v. Wittek in Anerkennung der von ihm auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geleisteten ausgezeichneten Dienste eine hohe Ordensauszeichnung verliehen. Es muss im Interesse der gedeihlichen Entwickelung des österreichischen Eisenbahnwesens auf das Freudigste begrüsst werden, dass mit der Leitung des Eisenbahnressorts auch fernerhin ein so hervorragender Eisenbahnfachmann und gründlicher Kenner der österreichischen Eisenbahnverhältnisse, wie es Dr. v. Wittek ist, betraut bleibt. Ausser ihm gehören dem neuen Ministerium zwei weitere Mitglieder an, welche im Eisenbahndienst thätig waren, und zwar der Minister des Innern Dr. v. Koerber, welcher 1895/96 mit der Leitung der früheren Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen betraut war, ferner der Leiter des Finanzministeriums Dr. v. Kniaziolucki, welcher seine Beamtenlaufbahn bei der seither verstaatlichten Albrechtbahn begann, späterhin (1892 bis 1895) bei der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen zunächst als Oberinspektor, dann als Generaldirektionsrath in Verwendung stand und sich auch in seiner Eigenschaft als Vorstand der Präsidialsektion im Finanzministerium vielfach mit Angelegenheiten der Eisenbahnverwaltung zu befassen hatte.

— In Bezug auf die in Wiener Blättern in den letzten Tagen erhobenen Beschwerden über den beim **Wiener Lagerhause** herrschenden **Wagenmangel** wird vom Eisenbahnministerium mitgetheilt, dass dieser mit den Verkehrsunterbrechungen im Zusammenhange stehe, welche auf dem westlichen Netze der österreichischen Staatsbahnen infolge der bekannten ausgedehnten Hochwasserschäden bestanden haben und zum Theil noch bestehen. Es sei nämlich das Rücklangen der leeren und der für Wien bestimmten beladenen Wagen dadurch behindert, dass die offenen Strecken durch die Ueberleitung des Verkehres von den unterbrochenen Strecken bis zur äussersten Grenze belastet sind. Das Eisenbahnministerium lasse kein Mittel unversucht, um diesen Uebelstand zu mildern. Die in Wien aus Galizien einlangenden, dort entbehrlichen Wagen werden hier zurückbehalten und sind zu den auf diese Weise dem westlichen Netze zugeführten 300 Wagen weitere 300 leere Wagen aus dem Ueberschusse des nordöstlichen Netzes nach Wien unterwegs. Auch werde unablässig getrachtet, Wagen vom Westen her nach Wien zu bringen, wozu auch die Strecke Eisenstein-Pilsen benutzt wird. Es dürfe sicher angenommen werden, dass die Wagenbeistellung sich baldigst bessern werde, obwohl auch für die jetzt eintretenden Obsttransporte aus Steiermark und Kärnthen mit Wagen vorgesorgt werden muss. Die volle Wiederherstellung ganz geordneter Verhältnisse sei erst dann möglich, wenn die zwischen St. Valentin und Linz, dann im Gesäuse zwischen Weissenbach und Hieflau, und endlich zwischen Bischofshofen und Hüttau bestehenden Bahnunterbrechungen behoben sind. An der Wiederherstellung der zerstörten Bahnstellen werde mit allen Kräften gearbeitet; leider sei der Arbeitsfortschritt durch das in der Enns neuerdings eingetretene Hochwasser behindert.

— **Zur österreichischen Holzausfuhr.** Es wurde s. Zt. mitgetheilt (vergl. Nr. 60 S. 1027 d. Ztg.), dass die ungarische Staatsbahnverwaltung für siebenbürgisches Holz über Pressburg nach Wien und darüber hinaus sehr bedeutende Tarifermässigungen gewährt habe, durch welche die seitens der österreichischen Bahnen der Holzerzeugung in Galizien und der Bukowina zu Beginn dieses Jahres zugestandenen Tarifermässigungen erheblich unterboten worden seien. In Eingaben, welche seitens namhafter Interessenten der Holzerzeugung in den beiden genannten Ländern an die Regierung gerichtet wurden, ist auf die empfindliche Schädigung hingewiesen worden, welche durch diese Maassregel Ungarns einem wichtigen Zweige der österreichischen Volkswirthschaft zugefügt wird, indem ein namhafter Theil des österreichischen Holzes nicht nur mit der Verdrängung von seinem Absatzgebiete in Deutschland bedroht, sondern ihm selbst der österreichische Markt, vor allem der Wiener Platz streitig gemacht wird. Die Holzausfuhr aus Galizien und der Bukowina nach Deutschland stellt, den Angaben der Betheiligten zufolge, einen Werth von 3—4 000 000 fl. im Jahre dar, wobei noch der Umstand ins Gewicht fällt, dass Deutschland der Holzerzeugung Ersatz bieten soll für ihre zunehmende Verdrängung aus der Levante, wo das kaukasische Holz immer festeren Fuss gewinnt. Das erwähnte Einschreiten ist zum Gegenstande eingehender Erhebungen gemacht worden. Diese erstrecken sich auf die Preis- und Beförderungsverhältnisse, die Erzeugungskosten usw., kurz auf alle Umstände, welche für die Ausfuhrfähigkeit von Bedeutung sind und deren Ergebniss darthun soll, in welchen Richtungen tarifarische Maassregeln Aussicht auf einen wirksamen Schutz des bedrohten Produktionszweiges eröffnen würden. Sobald die Erhebungen beendigt und die erforderlichen Unterlagen beschafft sein werden, soll eine Ministerialkommission die Angelegenheit in Berathung ziehen.

— **Galizisch-russische Kalkausfuhr.** Die Besitzer von Kalköfen in Krakau-Podgorze haben sich, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, an die Staatseisenbahnverwaltung mit dem Anliegen gewendet, es mögen die Frachttarife für die Kalkausfuhr nach Russland ermässigt werden, damit die Interessenten in der Lage seien, gegen den deutschen Wettbewerb

aufzukommen. Es handelt sich um die Ausfuhr von Kalk, wie er bei der Zuckerfabrikation verwendet wird, nach den Zuckerfabriken Südrusslands, die in stetiger Zunahme begriffen sind. Die Antragsteller hoben bei ihrem Einschreiten insbesondere den bedeutenden russischen Einfuhrzoll hervor, dem gegenüber der ohnehin nicht hochwerthige Artikel einen hohen Frachtsatz nicht vertrage. Eine vor einiger Zeit durchgeführte Ermässigung des Frachttarifes für Kalk nach Podwoloczyska, welche offenbar mit Rücksicht auf die Lemberger Kalkindustrie erfolgte, hat die Antragsteller nicht befriedigt, da sie nur bei einer Ermässigung des Frachttarifes nach Sokal, die ihnen die Benutzung des Umschlages auf dem Bug ermöglicht, mit ihrem Kalk nach dem russischen Absatzgebiete gelangen zu können erklären. Sie haben sonach neuerlich um die erwähnte Frachtermässigung angesucht.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen einschliesslich der Wiener Stadtbahn betrugen im August d. J. im Personenverkehre 3 866 358 fl., im Güterverkehre 6 846 721 fl., im ganzen 10 713 079 fl. bei einer Beförderung von 6 845 605 Reisenden und 2 632,861 t Güter. Gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres ergibt sich im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 96 328 fl. bei einer um 1 265 270 Reisende erhöhten Personenbeförderung und im Güterverkehre eine Mehreinnahme von 29 873 fl. bei einer Mehrbeförderung von 6 691 t. Die Wiener Stadtbahn lieferte im August eine Einnahme von 190 726 fl. bei einer Beförderung von 2 112 661 Reisenden. Vom 1. Januar bis Ende August d. J. betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der österreichischen Staatsbahnen 72 503 632 fl., gegen 70 619 889 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898. Es ergibt sich sonach für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von 1 883 743 fl.

— **Frachterstattungsfragen in der Leobener Handels- und Gewerbekammer.** In der Sitzung am 5. September d. J. berichtete der Kammersekretär über das Ersuchen der Handels- und Gewerbekammer in Klagenfurt um Unterstützung eines Gesuches an das Eisenbahnministerium, betreffend den Vorgang der Bahnämter bei Frachtrückerstattungen. Der Berichterstatter beantragte, dieses Gesuch zu unterstützen, jedoch mit dem Beifügen, dass die Kammer nicht der Anschauung sei, als ob das Problem durch die Vorschläge der Klagenfurter Handelskammer endgültig gelöst wäre. Diese fordere eine verlässlichere Verständigung der Parteien von festgestellten Frachtüberzahlungen. Eine solche Abänderung könne jedoch nur Nutzen schaffen bezüglich der Rechnungs- und Klassifikationsfehler. Eine viel wichtigere Kategorie von Reklamationsansprüchen entspringe jedoch aus Fehlern, die von der Bahn weder gesucht noch entdeckt werden könnten. (Anwendung des Normal- statt eines Ausnahmetarifes usw.) Hier sei man doch wieder auf die Reklamationsbüreaus angewiesen. Die Reform der letzteren sei daher nicht zu umgehen. Der Bericht wurde genehmigt.

Derselbe Berichterstatter verbreitete sich sodann über ein an das Handelsministerium zu erstattendes Gutachten, betreffend die Einreihung der Frachtreklamations- und Frachtrevisionsbüreaus unter die konzessionirten Gewerbe (vgl. Nr. 69 S. 1145 d. Ztg.). Dem Verordnungsentwurfe sei zuzustimmen, da unsolide Geschäftsgebahrungen der Tarifbüreaus durch ihn mehr oder weniger würden hintangehalten werden. Allein auf die Höhe der Gebühren könne auf diesem Wege kein Einfluss genommen werden. Auch der Konzessionszwang schaffe daher die früher besprochene Frage nicht aus der Welt. Die zweckentsprechendste Lösung bestehe in der Errichtung von Tarifbüreaus durch die Handelskammern. Solche Aemter seien vom Konzessionszwange auszunehmen. Die Kammer beschliesst, sich in diesem Sinne zu äussern.

Der Kammersekretär berichtet sodann namens des Eisenbahnfrachtbüreauausschusses über die Organisation dieses Kammeramtes, dessen Errichtung im Vorjahre beschlossen worden. Nach Bekanntgabe der Erhebungsergebnisse und Erörterung der in Betracht kommenden Systeme beantragte der Berichterstatter, der Leiter des Büreaus habe dasselbe auf eigene Rechnung zu führen, seine Ernennung erfolge jedoch durch die Kammer, diese habe auch die Gebühren zu genehmigen. Das Präsidium werde ersucht, eine geeignete Persönlichkeit ausfindig zu machen, welche zugleich Vorschläge bezüglich der Organisation des Büreaus zu erstatten haben wird. Diese Anträge werden mit dem Zusatzantrage angenommen, dass die Kammer eine fortgesetzte Kontrole über die Geschäftsführung des Büreaus auszuüben habe.

— **Vorträge über Eisenbahn- und Tarifwesen.** Im Wiener kaufmännischen Vereine haben am 1. d. Mts. zum zweiten Male die von dem Oberrevidenten der **Nordwestbahn Hössig** gehaltenen Vorträge über Eisenbahn- und Tarifwesen begonnen, die insbesondere für Kaufleute, Spediteure usw. von Interesse sind, welche gründliche Kenntnisse im Tarifwesen erwerben wollen.

— Die **österreichische Länderbank** hat die **Errichtung eines Automobilunternehmens** in Aussicht genommen, welches in Form einer Aktiengesellschaft mit einem Aktienkapital von ungefähr 700 000 fl., das bereits voll gezeichnet ist, ins Leben gerufen werden soll. Die Länderbank hat für die Zwecke des Unternehmens die vormalige Leesdorfer Maschinenfabrik der Firma Escher, Wyss & Co. angekauft, welche binnen kurzem entsprechend eingerichtet sein wird und in der schon demnächst mit dem Bau von Selbstfahrern begonnen werden wird.

Den von der Gesellschaft zu bauenden Fahrzeugen wird das von der Länderbank für Oesterreich-Ungarn erworbene Patent Bollée, welches für Frankreich und Deutschland von der Firma D. Dietrich & Co. in Niederbronn ausgeübt wird, zu Grunde gelegt. Diese Firma beschäftigt sich seit zwei Jahren mit dem Bau von Selbstfahrern und besitzt in Frankreich und Deutschland Fabriken. In der Leesdorfer Fabrik werden vorerst 150 Wagen im Jahre gebaut werden können. Es sollen Wagen in mannigfachsten Formen sowohl für Zwecke des Personen- als des Gütertransportes mit sechs- und neunpferdekräftigen Motoren gebaut werden.

— Die Verwirklichung des Projektes einer **elektrischen Bahn Wien-Pressburg** nimmt, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt" meldet, einen langsameren Verlauf, als man dies ursprünglich erwartet hatte. Aller Eifer des Konzessionswerbers vermag eben die mannigfachen schwierigen Fragen nicht aus der Welt zu schaffen und einer raschen Lösung zuzuführen, welche bei diesem Projekte in Betracht kommen. Zunächst sind die Konzessionsverhältnisse der projektirten Bahn ziemlich verwickelter Natur. Was die ungarische Theilstrecke anbelangt, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass für diese schon im Hinblicke darauf, dass die Stadtgemeinde Pressburg um die Konzession nachsucht, die Ertheilung ohne Anstand erfolgen wird. (Vergl. auch Nr. 68 S. 1133 d. Ztg.) Was die österreichische Theilstrecke betrifft, so ist rücksichtlich der das Gebiet von Wien durchziehenden Strecke die Gemeinde Wien allerdings bereit, unter Aufrechthaltung ihres Standpunktes, dass sie die Konzession für alle im Weichbilde der Residenz befindlichen Lokalbahnen erwirbt, mit dem Konzessionswerber einen Strassenbenutzungsvertrag oder einen Betriebsvertrag abzuschliessen; allein es ist nicht zu übersehen, dass auf dem zwischen dem Weichbilde Wiens und der Landesgrenze liegenden Streckentheile eine Konkurrenzirung des bekanntlich vom Staate garantirten Ergänzungsnetzes der Staatseisenbahngesellschaft vorliegt, ein Moment, über das wohl hinwegzukommen sein wird, welches aber jedenfalls Beachtung verdient. Zudem spielt bei einer Bahn, welche mehrere Staatsgebiete durchzieht, die Tariffrage insofern eine Rolle, als gewiss von beiden Seiten das Bestreben vorhanden sein wird, einer Beeinflussung der Tarife der auf dem einen Staatsgebiete liegenden Strecke durch jene der anderen vorzubeugen. Dies alles erklärt wohl zur Genüge den langsamen Fortgang, den die Verwirklichung dieses wichtigen Projektes bisher genommen hat. Was die Finanzirung anbelangt, so dürfte sie dem Konzessionswerber, angesichts des wirthschaftlichen Werthes der geplanten Bahnverbindung, wohl keine Schwierigkeiten bereiten.

## Vereinsausland.

— Im **dänischen Folkething** hat am 3. d. Mts. der Finanzminister den **Staatsvoranschlag** für das Finanzjahr 1900/1901 eingebracht. Dasselbe weist der M. „Allg. Ztg." zufolge einen Ueberschuss von 700 000 Kr. auf. Unter den Ausgaben sind hervorzuheben ein Betrag von über 10 000 000 Kr. für neue Eisenbahnanlagen. Das Handelsministerium verlangt u. a. die Bewilligung von transportablem, schmalspurigem Eisenbahnmaterial, um in Kriegszeiten Batterien schnell transportiren zu können. Zu einer direkten Telephonverbindung Kopenhagen-Berlin über Gjedser-Warnemünde werden 150 000 Kr. gefordert. Unter den sonstigen Forderungen zu Verkehrszwecken befindet sich ein Betrag von 5 000 000 Kr. zur Beschaffung von neuem Material für die Staatsbahnen und zum Baue von zwei neuen Dampffähren für die Beltüberfahrten. Die Einnahmen sind auf 42 900 000 Kr. veranschlagt.

— **Belgische Lokomotiven für China.** Die belgisch-französische Konstruktionsgesellschaft in Raismes hat die ersten drei Lokomotiven für die Eisenbahn Peking-Hankau abgesandt. Sie sind für Heizung mit Holz eingerichtet, haben einen Tender, der 23 cbm Wasser enthalten kann, und sind grösser als die belgischen und französischen Lokomotiven, weil China die Spurweite der russischen Eisenbahnen angenommen hat. („Voss. Ztg.")

— Nach einer Meldung der „Times" aus Shanghai verlautet aus guter Quelle, dass der Vizekönig Tschang-tschi-Tung der Regierung den Rath gebe, die Verhandlungen mit dem amerikanischen Syndikat abzubrechen, das einen Vertrag für den Bau der **Kanton-Hankau-Eisenbahn** besitzt, und eine Uebertragung des Unternehmens an die französisch-belgische Luhangesellschaft vorzunehmen, die mit dem Eisenbahndirektor Sheng und anderen schon lange heimliche Verhandlungen zur Erlangung des Vertrages geführt hat.

— Seitdem im April d. J. die Eröffnungsfeierlichkeiten der **Eisenbahnlinie Sfax-Gafsa** (Tunis) stattgefunden haben, erwartete man von Woche zu Woche, dass sie dem Betriebe und der Benutzung des Publikums übergeben werde, aber bisher umsonst. Jetzt erfährt man endlich die Ursache dieser Verzögerung. Die Bahn ist einer Meldung der „Voss. Ztg." aus Tunis zufolge in einem grossen Theil ihres Verlaufes in die Höhe gewachsen, indem die Schwellen in dem Wald und Gestrüpp, durch den sie läuft, auf Wurzeln von Bäumen, namentlich Jujuben, Lentiskus und Eukalyptus, ruhen, die zwar gefällt, aber nicht gehörig ausgerodet wurden. In den schon lange verhallten Festreden hatte man mit grosser Genugthuung hervorgehoben, wie schnell der Bau der Linie vor sich gegangen sei, schneller als der von den Engländern unter nicht grösseren Schwierigkeiten unternommene Bau einer Eisenbahn durch die Einöden von Aegypten. Nicht genug, dass die Schwellen sich hoben und die Schienen dadurch verschoben wurden, sollen viele der Schwellen, aus frisch gefälltem Holz hergestellt, wieder Wurzel gefasst haben und ausgeschlagen sein. Bei dem in jener subtropischen Gegend stattfindenden schnellen Wachsthum aller Pflanzen könnten jetzt einzelne bereits Blüthen und Früchte gezeitigt haben. Die Ingenieure der Bahn machen lange Gesichter.

— **Ein neues Eisenbahnprojekt für die Kolonie Angola.** Nach langen Verhandlungen zwischen Portugal und der Kolonie Angola hat die portugiesische Regierung, einer Meldung der „Voss. Ztg." zufolge, unter Zustimmung der Kortes die Ermächtigung erhalten, eine schmalspurige Eisenbahn sammt Telegraphenlinie von der Küste bis zur Ostgrenze zu erbauen und zu betreiben, wie auch Häfen in Benguela und in der Bucht von Losito zu erbauen.

## Allgemeines.

— Wie die „Times" aus Kapstadt meldet, ist **ein gepanzerter Eisenbahnzug** aus zwei mit Schiessscharten versehenen Wagen, zwischen denen die Lokomotive angebracht ist, nach Ladysmith abgegangen. Er führt eine Maschinenkanone und hat Raum für 120 Mann. Der Panzer ist dreiviertel Zoll dick.

— **Der ehrgeizige Weichensteller.** Aus Sydney wird folgender Vorgang berichtet: Als der Abends ein Viertel 8 Uhr den hiesigen Bahnhof Redfern verlassende Melbourner Schnellzug sich vor drei Tagen wie gewöhnlich in Bewegung gesetzt hatte, wurde er schon nach wenigen Minuten auf der zu passirenden Vorortsstrecke unweit der Station Ashfield plötzlich zum Halten gebracht und schien wie durch ein Wunder einer Katastrophe entgangen zu sein, denn, wie der aus dem nächsten Stellwerk alsbald herbeigeeilte Wärter noch ganz athemlos versicherte, hatte er noch gerade im letzten Augenblick wahrgenommen, wie eine schwere Schiene von ruchloser Hand quer über das Gleise gelegt worden war. Der Mann hatte die Geistesgegenwart besessen, sofort das Haltesignal aufzuziehen, war indessen noch mit dem Hinwegräumen des Hindernisses beschäftigt, als der Schnellzug schon herangebraust kam; ohne das Haltesignal wäre eine schreckliche Katastrophe somit unvermeidlich gewesen. Man kann sich denken, wie der Wackere umringt und allseitig beglückwünscht wurde. Natürlich wurde auch die Polizei benachrichtigt, und diese brachte, wie die „Frkf. Z." berichtet, nachdem sie festgestellt hatte, dass der Ort des eigentlichen Verbrechens im Dunkeln vom Stellwerk aus gar nicht gesehen werden konnte, bald heraus, dass der — Weichensteller selbst der Attentäter war. Er hatte, nachdem er das Signal auf Halt gestellt und somit sicher sein konnte, dass der Schnellzug unversehrt halten werde, die Schiene auf das Gleise geschoben, aus keinem anderen Grunde, als um von sich reden zu machen. Es dürfte ihm nunmehr Gelegenheit geboten werden, sich über den Nutzen dieser Art von Selbstreklame während einiger Zeit ungestörten Betrachtungen hinzugeben.

— **Die Telegraphie ohne Draht** kommt demnächst voraussichtlich auf dem Montblanc zur Anwendung: Der Montblanc besitzt bekanntlich zwei Observatorien in grosser Höhe, die durch Telegraphenleitung mit dem Thale verbunden sind. Nun bedarf es aber nur eines Schneesturmes oder eines Lawinensturzes, um die Telegraphenleitung zu unterbrechen und damit die Leute auf den Observatorien ausser jeder Verbindung mit der umgebenden Welt zu setzen. Vallot, der Eigenthümer des einen der Observatorien, hat daher jetzt Schritte gethan, um seine Warte durch drahtlose Telegraphie mit Chamonix in Verbindung zu setzen.

## Bücherschau.

— Von dem vom Stationsassistenten Münch in Kassel herausgegebenen **Taschenbuch für den Eisenbahnfahrdienst, -Betrieb und -Verkehr** ist soeben der II. Jahrgang 1899/1900 im Selbstverlage des Herausgebers erschienen. Das sehr handliche, gut ausgestattete Büchelchen enthält eine praktische Zusammenstellung der für den Dienstgebrauch der Stations- und Fahrbeamten hauptsächlich nothwendigen Dienstvorschriften, namentlich auf den preussischen Staatsbahnen. Besonders ist der Betrieb berücksichtigt, aber auch die wichtigsten Bestimmungen aus dem Verkehrsgebiete sind in knappen Auszügen mitgetheilt. Am Schlusse sind besonders häufige Fälle von Betriebsgefährdungen und Unregelmässigkeiten in einigen Beispielen dargestellt, um dadurch vorbeugend und belehrend zu wirken. Das Taschenbuch empfiehlt sich bei dem billigen Preise von 75 ₰ (Subskriptionspreis 60 ₰) zu möglichst allgemeiner Anschaffung durch die betheiligten Beamten, welche es zum Selbstunterricht sehr gut benutzen können und im Dienste zweckmässig bei sich führen würden.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 22,32 km lange Strecke Lohne (Oldbg.) - Neuenkirchen (Oldbg.) der grossherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Bahnstrecke Hamburg - Büchen zwischen den Stationen Aumühle und Reinbek gelegene, neu eingerichtete Haltepunkt Wohltorf wird am 16. Oktober d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Wohltorf und Reinbek 2,27 km und von Wohltorf bis Aumühle 2,72 km.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Die Station Püsselbüren, die bisher nur dem Wagenladungsverkehr bestimmter Firmen diente, ist am 1. Oktober d. J. für den allgemeinen (Wagenladungs-) Verkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Stückgut, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

**Lieferfristen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Für die Dauer der Unfahrbarkeit der Bahnstrecke Kleinmünchen-St. Valentin und der durch die Ablenkung der Transporte über den eingleisigen Hilfsweg Linz-Gaisbach-Wartb.-St. Valentin hervorgerufenen Güterstörungen hat das k. k. Eisenbahnministerium mit Erlass vom 30. September l. J., Z. 45.570, für Frachtgüter, welche über die Strecke St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Linz oder umgekehrt, oder einen Theil dieser Strecke befördert werden, oder in den Stationen dieser Strecke zur Aufgabe und Abgabe gelangen (ausnahmlich lebender und verderblicher Fracht), eine **Zuschlagfrist von 5 Tagen** zu den normalen Lieferfristen genehmigt.

Diese Verfügung, gültig sowohl für den österreichisch-ungarischen als auch den internationalen Verkehr, ist mit 1. Oktober 1899 in Kraft getreten.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Oschersleben - Schöninger Eisenbahngesellschaft.**

Im Laufe des Monats Oktober d. J. wird voraussichtlich die normalspurige Nebenbahn von Oschersleben nach Schöningen mit den Stationen Oschersleben O. S. E. Güterbahnhof, Hornhausen, Ottleben, Hötensleben und Schöningen O. S. E., der Personenhaltestelle Oschersleben O. S. E., den Haltestellen Ausleben und Kauzleben, dem Haltepunkt Barneberg und der Privatladestelle Hornhausen-Nord für den Gesammtverkehr eröffnet.

Die Personenhaltestelle Oschersleben O. S. E. und der Haltepunkt Barneberg dienen nur dem Personenverkehr, die Station Oschersleben O. S. E. Güterbahnhof nur dem Güterverkehr und die Privatladestelle Hornhausen-Nord nur dem Güterverkehr in Wagenladungen.

Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden nur in Oschersleben O. S. E. Güterbahnhof, Hornhausen, Ottleben, Hötensleben und Schöningen O. S. E. angenommen und ausgeliefert.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut, Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr ist vom Tage der Betriebseröffnung an gültig und kann von der Bahnverwaltung in Hötensleben zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Den Tag der Betriebseröffnung werden wir noch besonders melden.

Ochersleben, den 30. Sept. 1899. (2672)
Der Vorstand.

## 2. Güterverkehr.

**Gütertarif zwischen Stationen deutscher Bahnen und der Prinz Heinrichbahn.**

An Stelle der in Heft 13 vom 1. August 1896 nebst Nachträgen für Gardelegen, Rathenow, Stendal bestehenden Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen, sowie des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Holz des Spezialtarifs II und des Ausnahmetarifs Nr. 8 für Giessereiroheisen treten in dem zum 1. November 1899 erscheinenden Heft 8 nur Frachtsätze des Spezialtarifs III im Verkehr mit Athus, Differdingen, Nördingen, Rodingen, Rodingen franz. Grenze, Schimpach, Steinfort und des Ausnahmetarifs 8 (Giessereiroheisen) von Differdingen und Rodingen in Kraft. Die z. Zt. bestehenden weiteren direkten Sätze für Gardelegen, Rathenow, Stendal werden mit dem 1. Dezember 1899 ohne Ersatz aufgehoben. Weitere Auskunft ertheilt auf Wunsch unser Verkehrsbüreau.

Hannover, den 5. Oktober 1899. (2673)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Main-Neckarbahn-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1891.**

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober l. J. werden die Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen: Schneeberg bei Amorbach und Strullendorf in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Vom gleichen Zeitpunkte ab gelten ferner für den Verkehr der Stationen von Amorbach bis Klingenberg a. M. mit Stationen der Main-Neckarbahn theilweise geänderte Entfernungen.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die in Frage stehenden Stationen.

München, den 3. Oktober 1899. (2674)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

**Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband. Holz- und Rindenausnahmetarif, Theil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Oktober 1898.**

Am 1. November 1899 erscheint der Nachtrag I, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Der Preis des Nachtrags beträgt 0,30 ℳ. bezw. 0,40 Kr.

München, den 4. Oktober 1899. (2675)

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Vom 1. Dezember 1899 ab betragen im ostdeutsch - österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899, die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 A (Düngemittel) Seite 181 des Tarifs im Verkehr Kunigundenweiche - Stockerau Oe. N. W. B. 93 und Ratibor - Stockerau Oe. N. W. B. 86 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 3 Oktober 1899. (2676)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober l. J. ab werden für Pflastersteine von Kandern nach Stuttgart ermässigte Frachtsätze eingeführt. Ueber die Höhe derselben ertheilen unsere Güterstellen Auskunft.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1899. (2677)
Generaldirektion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 werden für die Beförderung von Holzstoff und Strohstoff, Holzzellstoff und Strohzellstoff ab verschiedenen badischen Stationen nach Mannheim und Rheinau im Falle der Ausfuhr ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen.

Karlsruhe, den 30. Sept. 1899. (2678)
Generaldirektion.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. werden die im Binnengütertarif der Main-Neckarbahn und die im Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Petroleum und Naphta von Darmstadt Hptbhf. nach Stationen der Main-Neckarbahn und nach Käferthal (Nebenbahn) und Viernheim sowie in umgekehrter Richtung für letztere Stationen ohne Ersatz aufgehoben.

Darmstadt, den 2. Oktober 1899. (2679)
Direktion der Main-Neckar-Eisenbahn.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.**

Zum 10. Oktober 1899 werden die Stationen Ehingen a. d. Donau, Owen und Unterlenningen der württembergischen Staatsbahn mit direkten Sätzen in die Klasse 1 für rohe Baumwolle etc. aufgenommen. Näheres ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 2. Oktober 1899. (2680)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.**

Zum 1. November 1899 treten für die Station Neubeckum des Direktionsbezirks Hannover ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Näheres ist auf Station Neubeckum und den am Tarif betheiligten bayerischen Stationen zu erfahren.

Hannover, den 29. Sept. 1899. (2681)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.**

Am 15. d. Mts. tritt unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 6 vom 16. Juli 1897 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif 6 in Kraft, durch welchen neben

einer Reihe von Frachtermässigungen auch Erhöhungen im Betrage von je 0,01 ℳ für 100 kg herbeigeführt werden. Die Erhöhungen gelten, soweit den neuen Tarifsätzen ein Sternzeichen (*) beigesetzt ist, erst vom 1. April 1900, im übrigen vom 1. Dezember 1899 ab.

Tarifabdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungen für je 1 ℳ das Stück zu haben.

Essen, den 2. Oktober 1899. (2682)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober l. J. tritt zum badisch-württembergischen Gütertarif der Nachtrag IV in Kraft. Durch denselben werden in der Hauptsache die neu eröffneten badischen Stationen Neureuth und Rippberg, ferner die württembergischen Stationen Eriskirch, Hemigkofen-Nonnenbach und Langenargen sowie die Stationen der Filderbahn (Strecken Vaihingen a. d. Fildern-Degerloch-Plieningen-Hohenheim-Neuhausen a. d. Fildern) in den direkten Verkehr einbezogen. Ausserdem enthält der Nachtrag eine Anzahl Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Artikel für den Verkehr mit Rheinau.

Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Exemplare des Nachtrages können durch unsere Güterstellen zum Preise von 30 ₰ für das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1899. (2683)
Generaldirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Halle (Westf.) des Direktionsbezirks Münster als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta (Tarifklasse 1) mit den für Brackwede bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Münster, den 30. Sept. 1899. (2684)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.**

Mit dem 10. Oktober d. J. werden die Empfangsstationen Domsühl, Friedrichsruh i. Mecklb. und Ruthenbeck der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. Mai 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. September 1899. (2685)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinischer Nachbarverkehr (Gruppen VII/VIII).**

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird die Entfernung Werdohl-Altenahr von 90 km auf 190 km erhöht.

Köln, den 30. September 1899. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Gruppentarif II, Staatsbahn-Gruppenwechseltarife mit der Tarifgruppe II und schlesisch-sächsischer Gütertarif.**

In die Ausnahmetarife 9 S für Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flussschiffen, die Ausnahmesätze nach den Empfangsstationen für Schiffsbaueisen der Tarifgruppe II enthalten, wird mit Gültigkeit vom 10. Oktober d. J. ab noch die Station Schebitz als Empfangsstation aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 30. September 1899. (2687)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II).**

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober d. J. werden neue Frachtsätze nach der Haltestelle Reitwein des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 3. Oktober 1899. (2688)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr.**

Mit dem 5. Oktober d. J. wird die Station Landsberg-Brückenvorstadt des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom 1. April 1899 als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. September 1899. (2689)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

(Einführung ermässigter Kartirungsfrachtsätze für Bau- und Nutzholztransporte russ. Herkunft.)

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 b. a. W. längstens bis 31. Dezember 1900, gelangen für Transporte von Bau- und Nutzholz russ. Herkunft laut Nomenklatur des Ausnahmetarifes A im norddeutschen Güterverkehre mit Galizien und der Bukowina Theil II, Heft 2, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung:

von Nadbrzezie Landungsplatz trs. nach

| | |
|---|---|
| Breslau O. S. | 128 |
| Cosel (Oderhafen) | 104 |
| Kattowitz | 85 |
| Pöpelwitz (Umschlag) | 130 |

für 100 kg in Pfennig.

Für die Abfertigung vorstehender Sendungen sind die Bestimmungen des vom 1. September 1896 gültigen Tarif Theil II, Heft 1 für den obbezeichneten Verkehr maassgebend.

Wien, am 30. September 1899. (2690)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**

(Aufnahme der Lagerhäuser der Firma Kriss, Singer und Weinschl und Moses Breier in Kolomea als Reexpeditionsstelle für Getreide etc. im Verkehre nach Ludwigshafen a. Rh.)

Die laut Kundmachung in der Nummer 52 dieses Blattes vom 12. Juli 1899, Seite 915 Pos. (1910) publizirte Reexpeditionsbegünstigungen für die in rubro bezeichneten Lagerhäuser findet mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 bis auf weiteres auch im Verkehre nach Ludwigshafen a. Rh. Station der pfälzischen Eisenbahnen Anwendung.

Wien, am 2. Oktober 1899. (2691)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Ladefristen.

**K. k. priv. österr. Nordwestbahn.**
**K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.**

Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 29. September 1899 Zl. 44669/16 werden auf den Linien der österr. Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn sowie auf den in deren Betriebe stehenden Lokalbahnen vom 6. Oktober 1899 angefangen die Fristen für die Entladung oder Beladung der Güterwagen bis auf weiteres auf acht Tagesstunden herabgesetzt. Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8—6 Uhr, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, im Oktober 1899. (2692)
Die Direktion.

## 4. Lieferfristen.

**K. k. österreichische Staatsbahnen.**

(Festsetzung einer temporären Zuschlagsfrist für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen.)

Infolge der Verkehrseinstellung auf einzelnen Linien der k. k. Staatsbahnen und der hierdurch hervorgerufenen Güterstauung kann die Abbeförderung der Güter nur successive erfolgen.

Hierdurch gestalten sich die Verkehrsverhältnisse auf den für den Verkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen bestimmten Bahnlinien derart schwierig, dass sich die k. k. Staatsbahndirektion Wien veranlasst sieht, mit Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums Zl. 45829 vom 1. Oktober 1899 und in Gemässheit des § 63, Absatz (3) 2 des Eisenbahnbetriebsreglements und der Ausführungsbestimmung, § 6, Absatz (3) 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtenverkehr unter Aufrechthaltung der bisher in Kraft bestehenden Zuschlagsfristen eine temporäre Zuschlagsfrist von 3 Tagen zu den reglementarischen Lieferfristen mit Gültigkeit vom 2. Oktober 1899 für nachstehende Linien in Anwendung zu bringen:

Penzing-Kl. Schwechat-Nussdorf,
Wien Nordbahnhof-Wien Hauptzollamt-Matzleinsdorf-Penzing,
Penzing - Ottakring - Heiligenstadt-Wien Brigittenau.

Diese Zuschlagsfrist hat Geltung für alle Frachtgüter (Lebendes und leichtverderbliche Güter ausgenommen), welche über eine oder mehrere der genannten Linien oder eine Theilstrecke derselben befördert werden oder in einer Station dieser Linien zur Auf- oder Abgabe gelangen.

Wien, am 1. Oktober 1899. (2693)
Die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

## 5. Verdingungen.

Die Lieferung nachstehender Oberbaumaterialien soll vergeben werden, und zwar:

Gruppe A: 2015 t Laschen, 5000 Stück Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 93800 Stück Unterlagsplatten, 120100 Stück Klemmplatten, 2770 Stück Weichenböcke, 7312 Stück Uebergangslaschen (etwa 500—600 mm lange Stäbe aus Flusseisen, nach Zeichnung behobelt und gebohrt), 38,5 t Herzstückplatten.

Gruppe B: etwa 87 t Haken- und Weichenschrauben.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 M. für Gruppe A und 0,50 M. für Gruppe B — in Baar — zu beziehen. Die Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen und versiegelt, bis zum Eröffnungstermin, am 10. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 26. Oktober d. J.

Essen (Ruhr), den 23. Sept. 1899. (2694)
Königliche Eisenbahndirektion.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung in Wien beabsichtigt die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien im Jahre 1900 an Eichenpfosten und Rustenrundklötzen für Waggonbau, u. zw.

1 351 m³ Eichenpfosten und
600 m³ Rustenrundklötze,

lieferbar franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung der Rustenklötze muss bis spätestens Ende Juni 1900 beendet sein; die Ablieferung der Eichenpfosten hat im Laufe des Jahres 1900 derart zu erfolgen, dass bis Ende Juni wenigstens die Hälfte jeder Dimension des erstandenen Quantums zur Ablieferung gelangt ist.

Die zu liefernden Rustenklötze müssen aus Stämmen erzeugt sein, die in den Monaten November, Dezember 1899 oder Januar, Februar 1900 gefällt wurden.

Dimensionen und sonstige Bedingnisse sind im Dimensionsverzeichniss, respektive in den Bedingnissheften enthalten, welche bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Restaurationsgebäude, 1. Stock) eingesehen, behoben oder per Post bezogen werden können.

Hinsichtlich der Rustenklötze sind die Preise sowohl für Klötze, welche mit der Rinde versehen sind, als auch für abgerindete Klötze zu notiren.

Die Offerten sind für Pfosten und Klötze separat zu verfassen und — je mit einer Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte für die Lieferung von Eichenpfosten" beziehungsweise „Offerte für die Lieferung von Rustenklötze" versehen — versiegelt bis längstens 24. Oktober l. J., 12 Uhr Mittags, unter obiger Adresse einzusenden.

Die Offerten können sich entweder auf das ganze Bedarfs- oder auch nur auf ein Theilquantum erstrecken; jedoch hat auch im letzteren Falle hinsichtlich der Rustenklötze das im Bedingnissheft vorgeschriebene "Längenverhältniss aufrecht zu bleiben, beziehungsweise muss hinsichtlich der Eichenpfosten das offerirte Quantum alle benöthigten Dimensionen, u. zw. im selben Verhältniss, wie es das Dimensionsverzeichniss ausweist, umfassen; der k. k. priv. Südbahngesellschaft steht es frei, die Offerten rücksichtlich des ganzen offerirten Quantums oder nur eines Theiles desselben zu acceptiren oder ganz abzulehnen.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis 15. November l. J. im Worte zu bleiben.

Offerten, welche nach obigem Termin einlangen, oder den Bestimmungen dieser Ausschreibung oder des Bedingnissheftes nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt.

Falls der „Bezug der Bedingnisshefte per Post" gewünscht wird, ist anzugeben, ob auf beide Holzgattungen, eventuell auf welche zu offeriren beabsichtigt wird.

Wien, im September 1899. (2695)
Die Materialverwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Lieferung von eisernen Ueberbauten.

Für die Brücken der Bahnstrecke Neustadt-Hüfingen soll die

Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten

öffentlich vergeben werden.

| | Flusseisen | Gusseisen | Stahl | im ganzen |
|---|---|---|---|---|
| | Kilogramm | | | |
| Abth. I | 93 796 | 2 574 | — | 96 370 |
| „ II | 50 000 | 1 100 | 2 200 | 53 300 |
| „ III | 97 330 | 3 570 | — | 100 900 |
| „ IV | 159 800 | 4 250 | 2 950 | 167 000 |
| „ V | 242 200 | 3 780 | 3 900 | 249 880 |

Die Angebote können auf jede einzelne, auf mehrere oder auf alle Abtheilungen gestellt werden. Angebote auf mehr als eine Abtheilung bleiben auch bei Zutheilung nur einer solchen gültig, wenn sie für diesen Fall keine besonderen Preisangaben enthalten. Bedingnisshefte, Pläne und Gewichtsverzeichnisse liegen im Generaldirektionsgebäude — Zimmer 59 — zur Ansicht auf; jedoch können auch Abdrücke derselben gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Brücken der Höllenthalbahn" versehen bis zu der auf

20. Oktober, Vormittags 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungsverhandlung an unser Centralbüreau einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1899. (2696)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**K. württemb. Staatseisenbahnen.**
Lieferung von Eichenschwellen.

Der Bedarf von 9 250 Stück eichenen Weichenschwellen verschiedener Sorten ist zu vergeben.

Lieferungsbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Sonnabend, den 14. Oktober 1899, Abends 6 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Eichenschwellenlieferung" versehen, hierher einzureichen.

Heilbronn, den 29. Sept. 1899. (2697 RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für 1900 Gruppe C. XIV: Eisenlack, Leinöl, Sikkatif, franz. und gew. Terpentin und Waterprooffirniss. Gruppe C. XV: Bleiweiss, Zinkweiss, gemahlene Kreide, Bleimennige, Bleiglätte, Zinnober, Chromgrün, Ocker, Umbra gebrannt und ungebrannt, Caput mortuum, Schieferschwarz, Kienruss, Spachtelpulver, Blattgold, Bronze und Abziehbildern.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin den 28. Oktober 1899, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 0,50 M. für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 25. November 1899.

Kattowitz, den 2. Oktober 1899. (2698)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters von 50 cbm Inhalt auf Bahnhof Stumsdorf soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 M. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Stumsdorf"

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 18. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im September 1899. (2699)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha und Erfurt und in der Nebenwerkstätte zu Meiningen bisher angesammelten und bis Ende Februar 1900 noch hinzutretenden Werkstatts-Altmaterialien und -Abfälle, als Eisen-, Stahl- und Gussschrott, Eisenblech, Siederöhren, Drehspähne von Eisen und Stahl, Kupfer und Rothguss in Stücken und Spähnen, Abfälle von Leinen, Wolle, Tauen, Glas, Wachstuch und Gummi sowie die Eisentheile zweier alten Centesimalwaagen und einer Drehscheibe sollen verkauft werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag, den 26. Oktober 1899, Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 25. September 1899. (2700)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 78. | 11. Oktober 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 19 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Grundsätze für die Ausführung der elektrischen Blockeinrichtungen und Vorschriften für den Blockdienst auf den preussischen Staatseisenbahnen.

In Nr. 34 des „Eisenbahn-Verordnungsblattes für die preussischen Staatseisenbahnen“ werden die in der Ueberschrift genannten Grundsätze und Vorschriften, die am 1. November d. J. in Kraft treten sollen, veröffentlicht. Schon im Jahre 1895 waren für das preussische Staatsbahngebiet Grundsätze für elektrische Streckenblockirung herausgegeben worden, an einheitlichen und zusammenfassenden Vorschriften über das Gesammtgebiet der elektrischen Blockeinrichtungen und des Blockdienstes fehlte es aber bisher. Diese Lücke ist nunmehr ausgefüllt und bei der grossen Bedeutung der Sache dürfte auch in dieser Zeitung eine auszugsweise Wiedergabe und Besprechung der neuen Bestimmungen am Platze sein. Die Grundsätze für die Ausführung der Blockeinrichtungen sind in erster Linie für den Gebrauch der entwerfenden, ausführenden und die Unterhaltung überwachenden Beamten bestimmt, während die Vorschriften für den Blockdienst auch den ausübenden Organen bis herab zum Blockwärter zu behändigen sind. Da nun die Vorschriften für den Blockdienst auch Mittheilungen über die Anordnung und Einrichtung der Blockwerke enthalten müssen, so entstehen gegenüber den Grundsätzen für die Ausführung der Blockeinrichtungen Wiederholungen, die im folgenden dadurch nach Möglichkeit vermieden werden sollen, dass die gleichartigen Gebiete aus den Grundsätzen und den Vorschriften zusammenhängend besprochen werden.

Der erste Abschnitt der Grundsätze für die Ausführung der elektrischen Blockeinrichtungen gibt Vorschriften über die Behandlung der Entwürfe, die wir hier übergehen wollen, dem folgen drei Abschnitte über die allgemeine Anordnung der Blockeinrichtungen, über Einrichtungen für die Stationsblockung und für die Streckenblockung, deren Bestimmungen sich sachlich zum Theil mit den §§ 1—6 und 9 der Vorschriften für den Blockdienst decken, bezw. durch letztere ergänzt werden oder diese ergänzen.

Die Blockeinrichtungen erfüllen ihren Zweck, die Sicherung des Zugverkehres, indem sie es ermöglichen, bestimmte Gleisstrecken für die Zugfahrt durch das auf elektrischem Wege festgelegte Haltsignal zu sperren — zu blocken — und nur von einer solchen Stelle aus freizugeben — zu entblocken —, die beurtheilen kann, ob die Fahrt erfolgen darf oder nicht. Je nachdem die Blockeinrichtung zur Sicherung der Fahrten innerhalb der Stationen oder zur Sicherung der Zugfolge auf der Strecke dienen, unterscheidet man Stationsblockung und Streckenblockung. Die Hauptbestandtheile der Blockeinrichtungen sind die Blockfelder, die mit den Stell- und Verriegelungshebeln der Signale usw. in Zusammenhang stehen. In der Regel sind zwei Blockfelder verschiedener, örtlich von einander entfernter Blockstellen elektrisch so verbunden, dass der Strom bei Bedienung eines Feldes auf beide einwirkt — Blockverbindung, Blockbedienung, bedientes und mitarbeitendes Blockfeld —. Durch Bedienung eines Blockfeldes wird in diesem ein mechanischer Verschluss hergestellt, es wird verschlossen, der Verschluss am mitarbeitenden Blockfeld wird aufgehoben, es wird frei; so werden die Stell- usw. Hebel entweder festgelegt oder freigegeben. Jedes Blockfeld ist mit einer Blockscheibe ausgestattet, an der bei der Blockbedienung Farbenwechsel eintritt. Die Blockeinrichtungen müssen nun so ausgebildet sein, dass in der Ausführung und Reihenfolge der Bedienungsvorgänge ein Zwang besteht, dass Eingriffe der bedienenden Beamten nicht möglich sind und dass es unmöglich ist, ein Blockfeld während des Ueberganges vom verschlossenen in den freien Zustand zu bedienen. Jede Block-

stelle mit mehr als zwei Blockfeldern soll mit einer Bedienungstafel ausgestattet sein, aus der die Blockverbindungen und die zu bedienenden Blockfelder, die Richtung und Fahrwege der Züge, die Reihenfolge der Bedienungsvorgänge zu ersehen sind und die so in einfachster Weise als Anleitung für die Ausführung der Bedienung dient. Erleichternd für die Bedienung wirkt ferner, dass auch die einzelnen Blockfelder mit Anschriften über die wesentlichsten der vorgenannten Punkte versehen werden müssen. Endlich ist zur Verständigung der verschiedenen Blockstellen unter einander in ausgedehntem Maasse vom Fernsprecher Gebrauch zu machen.

Bei der Stationsblockung kommen ausser den Signalfeldern, durch welche die Signale in der Grundstellung festgelegt sind und von der für den Zugdienst verantwortlichen Stelle — Freigebungsstelle — aus für die einzelnen Zugfahrten freigegeben werden, vorzugsweise die Fahrstrassenfelder in Betracht. Sie machen die Fahrtstellung eines durch das Signalfeld freigegebenen Signals noch von der vorherigen Festlegung des Fahrstrassenhebels, in der die Weichen verriegelnden Stellung, durch Bedienung des an der Signalbedienungsstelle befindlichen Fahrstrassenfeldes abhängig. Das mitarbeitende Fahrstrassenfeld befindet sich an einer Stelle, die beurtheilen kann, ob die betreffenden Weichen vom Zuge durchfahren sind und daher die Fahrstrassenverriegelung, ohne eine vorzeitige Weichenumlegung befürchten zu müssen, wieder aufgehoben werden darf; trifft diese Voraussetzung zu, so wird durch Bedienung dieses zweiten Fahrstrassenfeldes das erste in der Signalbedienungsstelle und damit der Fahrstrassenhebel wieder frei.

Durch die Streckenblockung wird das Signal der einen Zugfolgestation — Streckenblockstation — durch das eigene Streckenblockfeld so lange in der Haltstellung festgelegt, bis es durch Bedienung des Blockfeldes auf der in der Fahrtrichtung vorwärts gelegenen Zugfolgestation freigegeben wird. Jede einzelne Entblockung muss aber davon abhängig sein, dass das zugehörige Signal vorher einmal auf Fahrt und wieder auf Halt gestellt worden ist. Auf Stationen, auf welchen Aenderungen in der Zugaufeinanderfolge vorkommen — Ueberholungen, Enden, Umkehren der Züge usw. — ist die durchgehende Abhängigkeit der Blockstellen zu unterbrechen — Blockendstationen, Zugmeldestationen —, und an Stelle des Streckenblockfeldes treten Endfeld und Anfangsfeld, von denen das erstere mit dem Einfahrsignal, das letztere mit den Ausfahrsignalen des betreffenden Bahnhofes in Beziehung steht und zwar bezüglich der letzteren Signale in der Weise, dass beim Einziehen eines Signals in Haltstellung alle auf dasselbe Streckenhauptgleis weisenden Ausfahrsignale in der Grundstellung festgelegt werden und dies so lange bleiben, bis sie von der in der Fahrtrichtung vorwärts gelegenen Blockstelle aus entblockt werden.

Für die Streckenblockstationen ist die zweifelderige oder die vierfelderige Form vorgesehen; erstere ist die gewöhnliche, letztere soll auf Strecken mit dichter Zugfolge, namentlich wo solche Strecken nebeneinander liegen und daher eine weitergehende als die gewöhnliche Sicherung für nöthig erachtet wird, zur Anwendung kommen; unter Umständen ist sie noch durch eine Mitwirkung des Zuges zu ergänzen.

Beim zweifelderigen Streckenblock ist auf jeder Blockstelle für jede Fahrtrichtung nur ein Durchgangsblockfeld vorhanden, durch dessen Bedienung das eigene für die Durchfahrt des Zuges vorher einmal auf Fahrt und dann, wenn der Zugschluss eine bestimmte Stelle vorwärts des Blockmastes erreicht hat, wieder auf Halt gelegte Signal in der Grundstellung festgelegt und zugleich das Signal der rückwärts gelegenen Blockstelle freigegeben wird. Für das Vormelden der Züge nach der in der Fahrtrichtung vorwärts liegenden Blockstelle werden Wecker benutzt.

Beim vierfelderigen Streckenblock ist für jede Fahrtrichtung an Stelle des einen Durchgangsblockfeldes je ein Anfangs- und Endfeld vorhanden. Durch Bedienung des Anfangsfeldes wird der durchgefahrene Zug nach der vorwärts gelegenen Blockstelle dadurch vorgemeldet, dass das dortige Endfeld mitarbeitet und seine Farbe wechselt, gleichzeitig wird das wie beim zweifelderigen Block hinter dem Zuge in Haltstellung gebrachte Signal festgelegt. Ferner wird durch Bedienung des Endfeldes das mitarbeitende Anfangsfeld der in der Fahrtrichtung rückwärts gelegenen Blockstelle und damit das dortige Signal freigegeben. Um diese Handhabung durch einen Handgriff zu ermöglichen, erhalten Anfangs- und Endblockfeld derselben Blockstation und der nämlichen Fahrtrichtung eine Gemeinschaftstaste; diese ist nur bedienbar, wenn die Blockscheibe des Anfangsfeldes weiss — erfolgte Freigabe — und die des Endfeldes roth ist — erfolgte Vormeldung.

Es muss als sehr erfreulich bezeichnet werden, dass die vierfelderige Form der Streckenblockung, auf die in den älteren Grundsätzen nicht näher eingegangen war, nunmehr auf Strecken mit besonders dichter Zugfolge in ausgedehnterem Maasse zur Anwendung kommen soll, denn es unterliegt wohl keinem Zweifel, dass dadurch die Betriebssicherheit nur gewinnen kann. Denn wenn das zweifelderige Blocksystem auch allen in anderen Ländern eingeführten Blockeinrichtungen vollkommen ebenbürtig ist, so wird es bezüglich des Grades der Sicherheit von dem vierfelderigen System doch noch übertroffen, namentlich stellt letzteres bei sehr dichter Zugfolge an die Aufmerksamkeit der Blockwärter doch wesentlich geringere Anforderungen, als das zweifelderige Blocksystem. Diese Gesichtspunkte sind ja wohl auch maassgebend dafür gewesen, die vierfelderige Form der Blockeinrichtung schon vor längerer Zeit auf der Wannseebahn und der Berliner Stadtbahn einzuführen.

In den Vorschriften für den Blockdienst ist in betreff der Blockbedienung in sehr bestimmter Weise der Grundsatz aufgestellt, dass die Blockbedienung von den hierzu bestellten Beamten stets persönlich vorzunehmen ist, namentlich soll der für die Zugfahrten zuständige Beamte die Bedienung des Blockwerkes für die Freigabe der Signale stets persönlich bewirken und er bleibt für die richtige Ausführung der Blockbedienung auch dann verantwortlich, wenn er mit höherer für ganz bestimmte Fälle ertheilter Genehmigung einen anderen damit beauftragt. Ebenso ist der zuständige Stationsbeamte auch überall da in erster Linie verantwortlich, wo bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen die Ein- oder Ausfahrt eines Zuges ohne Fahrsignal erfolgen muss, sei es nun, dass infolge Störung in den Blockeinrichtungen die Signale nicht gestellt werden können, oder sei es, dass von der Fahrordnung abgewichen werden muss und dass aus diesem Grunde eine Bedienung der Signale nicht thunlich ist. In solchen Fällen hat der Stationsbeamte durch Morseschreiber oder Fernsprecher den Signalbedienungsstellen ganz bestimmte, in den Vorschriften zum Theil formulirte Befehle zu ertheilen, auch müssen die Lokomotiv- und Zugführer schriftliche Befehle erhalten.

Bei Stationsblockeinrichtungen dürfen niemals mehrere nicht durch Gemeinschaftstaste verbundene Blockfelder gleichzeitig bedient werden und die Signalbedienungsstelle hat, wenn sie die gleichzeitige Freigabe zweier Signalfelder wahrnimmt, zunächst durch Rückfrage mit Fernsprecher eine bestimmte Anordnung des Stationsbeamten herbeizuführen.

Bei der Signalbedienungsstelle darf das Signalfeld nach Wiederaufhaltstellung des Signals erst dann bedient werden, wenn die Zugfahrt ordnungsmässig verlaufen ist und die Bestimmungen über den Zugschluss erfüllt sind. Die Bedienung des Signalfeldes gilt daher auch als Meldung über die ordnungsmässig vollendete Fahrt und berechtigt die zuständige Stelle zur Rückmeldung des Zuges. Ist es ausnahmsweise nothwendig, vor ordnungsmässig vollendeter Fahrt das Haltsignal herzustellen, so ist dem zuständigen Stationsbeamten Meldung über die Sachlage zu machen, die Bedienung des Signalfeldes aber bis zur ausdrücklichen Anordnung des Stationsbeamten zu unterlassen.

Wenn eine durch Stationsblockbedienung erfolgte Freigabe widerrufen werden muss, so darf das immer erst geschehen, nachdem die eingeleitete Bedienung des Blockfeldes vollendet ist; der Stationsbeamte hat dann durch das bestimmte Widerrufweckzeichen oder durch Fernsprecher die Signalbedienungsstelle zum Wiedereinziehen des etwa schon auf Fahrt gestellten Signals aufzufordern, der Signalwärter hat diesen Befehl auszuführen und, dass dies geschehen, an den Stationsbeamten zu melden. Der Signalwärter darf aber keinenfalls das Signalfeld oder das Streckenfeld bedienen, er hat vielmehr weitere Befehle des Stationsbeamten abzuwarten, der für die weiteren Anordnungen verantwortlich ist. Kann die Einfahrt später gestattet werden, so hat sie wie gewöhnlich auf Fahrsignal zu geschehen, ebenso die Ausfahrt ohne Streckenblockung; dort, wo solche vorhanden ist, muss dagegen die spätere Ausfahrt auf besonderen Befehl ohne Fahrsignal geschehen, weil das Signal durch seine vorhergegangene Stellung auf Fahrt und Halt schon festgelegt ist.

Wenn bei einer Streckenblockstation ein Zug ohne Schlusssignal vorbeifährt, so darf das Haltsignal hinter dem Zug nicht hergestellt, auch die Blockbedienung nicht vorgenommen werden, vielmehr ist der Sachverhalt an die vorwärts liegende Zugmeldestation zu melden. Erst wenn diese zurücksagt, dass der betreffende Zug dort vollständig eingetroffen sei, darf das Fahrsignal eingezogen und der Block bedient werden. Auch wenn ein Theil des Zuges auf der Strecke zurückbleiben muss, so darf hinter dem zunächst weiterfahrenden Zugtheil der Block nicht bedient werden. Dieser Zugtheil hat auf allen Blockstellen zu halten und den Sachverhalt zu melden und die erste der erreichten Blockstationen hat das Vorkommniss der rückwärts liegenden Zugmeldestation mitzutheilen.

Für Züge usw., welche die Bahnstrecke mit der Weisung befahren, wieder zurückzukehren, findet eine Blockbedienung nicht statt. Für Schiebelokomotiven, die zurückkehren, ist bei ihrer Abfahrt mit dem Zuge vor dem Streckenblockanfangsfeld ein Täfelchen mit der Aufschrift: „Strecke durch Schiebelokomotive besetzt“ aufzuhängen, das erst nach Rückkehr der Lokomotive wieder entfernt werden darf. Soll eine Schiebelokomotive dem Zuge von einer Streckenblockstation aus folgen, so ist zwar das Haltsignal am Blockmaste nach der Vorbeifahrt des Zuges herzustellen, der Block aber nicht zu bedienen. Die Schiebelokomotive muss dann das Eintreffen des Zuges auf der nächsten Zugmeldestation und die von dieser durch Morseschreiber zu ertheilende Erlaubniss zur Weiterfahrt abwarten; für die demnächst weiterfahrende Lokomotive ist dann aber die Blockbedienung vorzunehmen.

Wird zu einem auf der Strecke liegen gebliebenen Zuge eine Hilfslokomotive oder ein Hilfszug geschickt, so darf eine Blockbedienung nicht stattfinden, die Strecke gilt vielmehr als gesperrt und die Verständigung muss durch Morseschreiber oder Fernsprecher stattfinden, bis der liegen gebliebene Zug die Fahrt wieder fortgesetzt hat.

Wenn eine zweigleisige Strecke zeitweise eingleisig betrieben werden muss, und diese Betriebsweise allen betheiligten Stellen vorher bekannt gegeben worden ist, so erfolgt die Blockbedienung und die Benutzung der Mastsignale auf der Strecke in gewöhnlicher Weise, auf Bahnhöfen muss aber unter Umständen hiervon abgesehen werden (siehe oben); fährt ein Zug nur ausnahmsweise auf dem falschen Gleise, so unterbleibt die Blockbedienung und die Benutzung der Mastsignale.

Kann infolge von Störungen der Blockeinrichtungen ein einzelnes Streckenblockfeld nicht freigegeben werden, so hat der Blockwärter bei der nächstvorliegenden Zugmeldestation unter Mittheilung der Störung telegraphisch anzufragen, ob der Zug kommen kann; die etwa gegebene Erlaubniss zur Weiterfahrt ist dem Zug- und Lokomotivführer schriftlich mitzutheilen. Ist die Verständigung mit der vorwärts gelegenen Zugmeldestation weder direkt noch durch die rückwärts gelegene Zugmeldestation zu ermöglichen, so darf der Zug die Fahrt zwar fortsetzen, die Geschwindigkeit muss aber so ermässigt werden, dass er vor jedem Hinderniss mit Sicherheit zum Stehen gebracht werden kann. Auf der nächsten Blockstelle ist zu halten, um womöglich eine Verständigung mit der vorliegenden Zugmeldestation herbeizuführen.

Bei einer länger dauernden Störung der Blockeinrichtungen können sich die Züge trotzdem in Blockstationsabstand folgen, wenn die Blockstellen mit Morseschreibern ausgerüstet sind, durch welche die telegraphischen Zugmeldungen vorgenommen werden können; sind dagegen die Blockstellen nur mit Fernsprechern versehen, so dürfen sich die Züge nur im Abstande der Zugmeldestationen folgen.

Wenn auch ein grosser Theil der in vorstehendem kurz skizzirten Vorschriften schon bisher in dieser oder jener Form und für mehr oder minder grosse Theile des Bahnnetzes bestand, so werden doch die nunmehr erreichte einheitliche Fassung der Bestimmungen für das Gesammtgebiet der preussischen Staatsbahnen, besonders aber ihre Ergänzung in mehreren nicht unwesentlichen Punkten und die vielfach erzielte Verbesserung in möglichst einfacher und bestimmter Ausdrucksweise, sich zweifellos für die Sicherheit des Betriebes segensreich erweisen. Die Förderung der Betriebssicherheit muss aber allezeit die erste und vornehmste Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen sein und bleiben!

---

## Zum 25jährigen Bestehen des Weltpostvereins.

Fast gleichzeitig mit dem „50 jährigen Jubiläum“ der elektrischen Telegraphie, welche am 1. Oktober 1849 vom preussischen Staat als erstem auf dem Kontinent dem Publikum allgemein zugänglich gemacht wurde, kann der Weltpostverein auf ein 25 jähriges, segensreiches Kulturwerk zurückblicken. Hat in der Telegraphie vor dem deutschen Staatsbetriebe die Privatunternehmung besonders in England und Nordamerika Bedeutendes geleistet, so ist das Zustandekommen des Weltpostvereins hauptsächlich der deutschen Anregung und besonders dem genialen Generalpostmeister von Stephan zu verdanken. Er hatte schon 1858 in seiner „Geschichte der preussischen Post“ den deutsch-österreichischen Postverein voraussehend als eine Gemeinschaft bezeichnet, „die der Kern und Ausgangspunkt weiterer, umfassenderer genossenschaftlicher Bildungen der europäischen Staaten sein und ein wichtiges Hilfsmittel zur Erfüllung der geschichtlichen Mission unseres Zeitalters bilden wird.“ Langsam brach sich die Idee des Zusammenschlusses Bahn; eine im Jahre 1863 von 14 Staaten auf Veranlassung der nordamerikanischen Union beschickte internationale Postkommission in Paris wirkte einigermaassen aufklärend und vorbereitend; ebenso verschiedene zustande gekommene Einzelverträge, zuletzt der zwischen Deutschland und Frankreich vom 14. Februar 1872. Der deutsch-französische Krieg hatte die Ausführung des Planes, welchen 1868 Stephan zur Gründung einer weiteren Gemeinschaft auf postalischem Gebiete dem Bundeskanzler vorgelegt, verzögert. Endlich liess am 19. Januar 1874 auf Ersuchen Deutschlands die Schweiz an die auswärtigen Regierungen die Einladung zur Beschickung eines nach Bern zu berufenden Postkongresses

ergehen. Am 15. September 1874 traten in der schweizerischen Hauptstadt die Bevollmächtigten sämmtlicher Staaten Europas sowie der Vereinigten Staaten von Nordamerika und Egyptens zusammen. Die allgemeine Stimmung war den deutschen Vorschlägen günstig; die Strömung der Zeit und die fast allerwärts vorliegende übereinstimmende Erfahrung liessen die in dem Vertragsentwurf niedergelegten Gedanken den meisten als richtig und das gesteckte Ziel als das aus den thatsächlichen Verhältnissen mit Naturnothwendigkeit folgende Endergebniss der vorhergegangenen Entwickelung der Dinge erscheinen. So konnte schon nach drei Wochen, am 9. Oktober 1874, der Grundvertrag des allgemeinen Postvereins von allen anwesenden Bevollmächtigten unterzeichnet werden. Frankreich trat nach kurzem Zögern dem Vertrage gleichfalls bei. Der Kongressvorsitzende, Herr Borel, Chef des eidgenössischen Postwesens, hob hervor, dass der durch Vertreter von 22 Ländern mit einer Bevölkerung von mehr als 350 000 000 Seelen und einem Umfange von ungefähr 37 000 000 qkm unterzeichnete Vertrag bestimmt sei, in nächster Zukunft alle Mitglieder der grossen menschlichen Familie in ihrem Postverkehr zu verbinden.

Am 1. Juli 1875 trat gemäss der Verabredung der Allgemeine Postverein ins Leben, mit ihm das Internationale Postbüreau in Bern. Im deutschen Reichstage, der ohne weiteres einstimmig den Vertrag genehmigte, hiess es in der beifälligst aufgenommenen Rede Stephan's: „Der Vertrag will auf seinem Gebiet eine dauernde Einrichtung, einen fortlebenden Organismus schaffen; seine Anwendung wird täglich und stündlich, von Land zu Land, von Welttheil zu Welttheil stattfinden, sei es in dem weiten Zweige der Geschäftsverbindungen oder in den stetigen Vorkommnissen des Familienlebens, sei es in dem grossartig zunehmenden Austausch der Erzeugnisse der Presse oder in den Beziehungen der Männer der Kunst und Wissenschaft . . . In diesem weiten Gebiet sind für den hier in Betracht kommenden Zweck die politischen Grenzen niedergelegt, und die Waffe war der Gedanke.“ Schon nach 20 jährigem Bestehen des Vereins konnte 1895 in der zum 25 jährigen Generalpostmeisterjubiläum Stephan's erschienenen Schrift: „Unter dem Zeichen des Verkehrs“ festgestellt werden, dass der Verein ein Gebiet von rund 100 000 000 qkm mit über 1 000 000 000 Einwohnern umfasste. Der Name „Weltpostverein“ wurde auf der zweiten Vereinskonferenz 1878 in Paris angenommen. Der letzte in Washington abgehaltene Weltpostkongress hat in der Entwickelung neue und wichtige Verbesserungen gebracht, dem Werk die Krone aufgesetzt.

Der älteren Generation lebt noch in eigener Erinnerung, welchen riesigen Schritt vorwärts der internationale Verkehr mit der Gründung des Weltpostvereins gethan hat. Das grosse Publikum merkte nur die äussere Erleichterung und Verbilligung, von nicht minder grosser Bedeutung für den ganzen Kulturwerth der Postanstalt aber war die Herstellung des völlig freien Verkehrs, die Beseitigung der Gebietsgrenzen, der Fortfall der Transitplackereien — obwohl die Frage der Unentgeltlichkeit des Transits noch lange Schwierigkeiten machte —, die Gestattung der jederzeitigen freien Benutzung sämmtlicher Postlinien jedes Vereinslandes für die Verwaltung und die Zwecke jedes anderen.

Vor dem Inkrafttreten des Weltpostvereins bestanden in den zuerst beitretenden 22 Ländern nicht weniger als 1 264 Briefportosätze, in Deutschland allein 65 verschiedene, zum Theil recht hohe Portosätze für frankirte und 28 für unfrankirte Briefe. Mit dem Weltpostverein kam ein einheitlicher, billiger Satz auch in den internationalen Verkehr; ohne Rücksicht auf die Entfernung und die Zahl der Durchgangsländer wurde das Porto für den einfachen Brief bis 15 g auf 20 ₰, für Postkarten auf 8 bis 10 ₰ und für Drucksachen und dergl. auf 4 bis 5 ₰ für 50 g festgesetzt. So ermöglichte der Weltpostverein für Deutschland, den Inhalt des noch im Jahre 1867 332 Druckseiten enthaltenden Briefposttarifes auf zwei Zeilen unterzubringen. Im Laufe der Jahre wurden dann entsprechende Erleichterungen im internationalen Austausch von Werthbriefen und Postanweisungen, im Postauftragsdienst, Postzeitungsbezug, Postpacketverkehr usw. geschaffen. Auch eine Frage, welche früher grosse Weiterungen veranlasste, nämlich die Vertheilung der Portoeinnahmen, löste der Weltpostverein in der einfachsten Weise. Nach dem Weltpostvertrag behält jede Verwaltung unverkürzt die Beträge, die sie an Porto einnimmt, so dass Abrechnung darüber überflüssig geworden ist. Alle Staaten haben sich damit einverstanden erklärt, nachdem ermittelt worden war, dass zwischen den verschiedenen Ländern annähernd dieselbe Zahl von Brief- und Postsendungen ausgetauscht wird, und auch das Verhältniss der frankirten und unfrankirten Sendungen für beide Richtungen ziemlich dasselbe ist. Im grossen und ganzen decken sich also die Portoeinnahmen der verschiedenen Länder aus dem gegenseitigen Verkehr, oder es ist doch der Unterschied zu Gunsten des einen oder anderen Staates zu geringfügig, um eine umständliche Abrechnung nöthig zu machen. Hohe Anerkennung ist dem Werke des Weltpostvereins von allen Seiten zu theil geworden. Stephan äusserte 1891 auf dem Wiener Kongress: Der Gedanke der Vereinigung entspricht den Bestrebungen unseres Jahrhunderts und bildet eine wahrhafte Triebkraft der modernen Civilisation. Gleichzeitig schrieb der deutsche Generalpostmeister dem englischen nach dem Beitritt der australischen Kolonien zum Weltpostverein von „dem Bunde, der gegründet wurde zur Erleichterung des geistigen Verkehres der Völker untereinander, zu ihrer Annäherung und gegenseitigen Verständigung, also in seinem Endziel für den Frieden auf Erden.“ Aehnlich sagt jetzt ein Aufsatz des „Archivs für Post und Telegraphie“ zum 25. Jahrestag, jeder Fortschritt auf dem Gebiet des Verkehrswesens bringe die Völker einander geistig und politisch näher, fördere ihren friedlichen Gedanken- und Waarenaustausch und bilde ein Mittel zur Erhaltung des Friedens. Sieht man die politische Entwickelung der letzten Jahrzehnte an, die eher gewachsene Eifersucht der Mächte und die Gespanntheit der Weltlage, so dass augenblicklich kurz nach dem spanisch-amerikanischen, japanisch-chinesischen und griechisch-türkischen Kriege ein neuer Krieg zwischen England und Transvaal droht, dann erscheinen allerdings jene schönen Ideen und begeisterten Worte einigermaassen optimistisch nach der Friedensseite hin. Wenn aber auch ein so grossartiges Kulturwerk wie der Weltpostverein noch keineswegs zur Verbrüderung der Völker führt, und auf wirthschaftlichem wie politischem Gebiet seither der Kampf vielleicht eher gewachsen als gemildert ist, so zeugt doch gerade letztere Thatsache dafür, dass der Weltpostverein, in seiner Art fast einzig dastehend, eine ausserordentliche und besonders hoch zu schätzende Leistung unserer Zeit darstellt, dass er mit seinem gedeihlichen Wachsen und seiner inneren Festigung jedenfalls einen Mark- und Eckstein im Weltverkehr und in den Beziehungen der Völker bildet, und man, nach seiner Vergangenheit, noch mehr Gutes von ihm erwarten kann.

---

# Der eisfreie Ostseehafen Windau.

Wenige Staaten in Europa sind in Bezug auf die Entwickelung ihrer Grenzen zum Meere so wenig günstig gestellt als Russland. Zu dem kommt, dass die verhältnissmässig geringe Küstenausdehnung auch noch zum grossen Theile insofern ungünstig geographisch gelegen ist, als sie der Schifffahrt nur zu einem Theile des Jahres zugänglich ist, während sie zum anderen Theile durch Eis verschlossen ist, sodass die spärlich gesäten Häfen dem Handel nicht in vollem Maasse dienen und von ihm ausgenutzt werden können. Diese letzteren Hindernisse treffen natürlich in erster Reihe den Hafen von Archangelsk und in zweiter Reihe die Häfen von St. Petersburg, Reval, Riga und Libau. Am wenigsten beeinträchtigt ist die Schifffahrt der Südhäfen Odessa, Ssewastopol, Feodosia usw.

Wenn man nun das Produktionsgebiet des grossen europäischen Russlands nach den Hafenplätzen vertheilt, über die es seine Ernteüberschüsse verschifft und seinen Bedarf an Industrieerzeugnissen aus dem Auslande bezieht, so findet man bald, dass räumlich zu den Häfen an der baltischen Küste der grössere Theil des Reiches gravitirt. Diese Bedeutung der baltischen Häfen wird demnächst noch zunehmen, denn ein Prozentsatz des sibirischen Verkehres muss diesen Häfen zufallen und damit der Mangel, der ihnen anhaftet, dass sie nämlich nicht während des ganzen Jahres der Schifffahrt offen stehen, um so empfindlicher bemerkbar werden. Schon gegenwärtig wissen die russischen Zeitungen von Zeit zu Zeit laut darüber zu klagen, dass die baltischen Hafenplätze einerseits den Verkehr nicht zu bewältigen vermögen, andererseits während des Winters die Ausfuhr unmöglich machen und dadurch rückwirkend die Leistungsfähigkeit der Bahnen, die von Osten nach Westen führen, sehr ungünstig beeinflussen, weil ihre Inanspruchnahme nicht gleichmässig während des ganzen Jahres stattfindet, sondern zeitweise auf ein ganz Geringes zusammenschrumpft, um dann wieder plötzlich in die Höhe zu schnellen, nachdem oder kurz bevor die Schifffahrt eröffnet worden ist. Dass derartige Verhältnisse auf die in jeder Beziehung geringe Leistungsfähigkeit der Bahnen ungünstig rückwirken müssen, liegt auf der Hand.

Um so unbegreiflicher ist es denn aber auch, dass man trotz der steten und immer lauter werdenden Klagen des Handelsstandes über die schwere Beeinträchtigung von Handel und Verkehr und trotz des steten Hinweises darauf, dass Abhilfe möglich ist, weil der Hafen von Windau eisfrei ist, sich doch immer nicht dazu entschliessen wollte, diesen Hafen durch eine Eisenbahn zugänglich zu machen und den Ansprüchen der Gegenwart entsprechend auszustatten, um ihn dem Handelsverkehr nutzbar zu machen. Eine Erklärung, wenn auch eine recht schwache, wird in dem angeblichen Widerspruch des Kriegsministers gegeben, der den Hafen zu bequem für eine Landung feindlicher Truppen gefunden haben soll!

Nun — aber auch hier hat der Fortschritt durch Kurzsichtigkeit nicht lange aufgehalten werden können, es musste auf dem Gebiete endlich die erlösende That geschehen. Ausgeführt ist sie von der Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft, die den Hafen von Windau mit Moskau durch eine Eisenbahnlinie von 1036 Werst (= 1105 km) verbindet. Da Windau sicher im internationalen Handelsverkehr in gar nicht ferner Zukunft eine nennenswerthe Bedeutung erlangen wird, so ist es der Mühe werth, sich mit den Verhältnissen und der Entstehungsgeschichte des neuen Hafens bekannt zu machen, über die die „Rigaer Börsenzeitung“ einige interessante Mittheilungen bringt.

Der Windauer Hafen hat durch seine besonders günstigen, natürlichen Wasser- und sonstigen Verhältnisse bereits seit den ältesten Zeiten die Aufmerksamkeit auf sich gelenkt und der Handel in diesem Hafen hatte ehemals einen verhältnissmässig bedeutenden Umfang. Die Bewohner Kurlands haben bereits mit den alten Griechen und Römern Handelsbeziehungen gepflogen und mit der Gründung des livländischen Ordens bildeten sich regelmässigere Handelsverbindungen heraus; einen bedeutenden Aufschwung erlangte Windau aber erst gegen Ende des XVII. Jahrhunderts, zu welcher Zeit die kurländische Flotte aus 104 Schiffen bestand. Zu dieser Zeit wurde das nördliche Ufer des Windauflusses an seiner Mündung befestigt und eine Mole von der nördlichen Seite zum Schutze der Einfahrt gegen nordwestliche Winde gebaut. Im XVIII. Jahrhundert wurden dann eine südliche Mole und die Kais am südlichen Ufer errichtet und zwar fast in derselben Ausdehnung, wie sie noch bis heute erhalten sind. Nach der Vereinigung Kurlands mit Russland wurde Libau seitens der Regierung der Vorzug gegeben und musste Windau sich auf den Handel mit Holz beschränken, das aus den umliegenden, reichen Waldungen und auf dem Windauflusse herankommt.

Gegenwärtig wird der Hafen durch den Windaufluss (von der Mündung in der Ausdehnung von 4 Werst = 4,3 km) gebildet. Zum Schutze des Einganges sind zwei Molen vorhanden, die nördliche von 69 Faden (= 145 m) und die südliche von 124 Faden (= 260 m) Länge, wobei die Endpunkte der Molen eine Einfahrt von 26 Faden (= 55 m) frei lassen. [Zur Zeit wird die alte nördliche Mole abgetragen und an ihrer Stelle eine neue erbaut, wobei der Abstand der Endpunkte der Molen auf 40 Faden (= 84 m) verbreitert wird.] Die Ausrüstung des Hafens mit Uferbefestigungen ist äusserst unbedeutend; die ganze Ausdehnung derselben beträgt zur Zeit etwa 800 Faden (= 1680 m).

Der Hauptvorzug des Hafens von Windau besteht in der Eisfreiheit; in dem Zeitraume von 27 Jahren von 1861 bis 1888 war er nur 10 Tage für Schiffe unzugänglich. Der Windaufluss bedeckt sich allerdings mit Eis, doch sind nur unbedeutende Anstrengungen eines Schleppdampfers erforderlich, um das Eis auf der Strecke zwischen der Flussmündung und der Stadt zu zerbrechen.

Demnächst ist der Hafen ausserordentlich geschützt, denn der Windaufluss ist bis auf eine Strecke von etwa 20 km auch für die grössten Schiffe zugänglich, weil er eine Tiefe bis zu 40 Fuss hat. Es sind also nach dieser Richtung die Vorbedingungen für einen guten Hafen ausserordentlich günstige.

Dagegen besteht zur Zeit noch der Mangel, dass sich eine Barre vor der Mündung des Flusses bildet. Die Tiefe des Meeres in einer Entfernung von nur 1,5 Werst (= 1,6 km) erreicht 22—21 Fuss, sie nimmt aber nach dem Ufer hin allmählich ab. Die sehr lebhafte Strömung des Flusses durchspült die Barre bis auf 12, 15, ja bisweilen bis auf 18 Fuss, doch versandet bei Südwestwinden im Herbst die Barre, und die Tiefe des Fahrwassers im Meer vermindert sich bis auf 9—10 Fuss. In letzter Zeit wird die Tiefe auf der Barre durch Baggerungen auf 18 Fuss gehalten und die Versandungen sind unbedeutend und nicht lange andauernd.

Wenn somit Windau den unschätzbaren Vorzug geniesst nicht durch Eis gesperrt zu werden, so standen doch der weiteren Entwickelung zwei grosse Hindernisse störend im Wege, nämlich die zeitweise auftretenden Versandungen der Rhede und die fehlende Eisenbahnverbindung.

Zur Beseitigung des ersteren Hindernisses wurden im laufenden Jahre seitens der Staatsregierung Arbeiten zur Sicherstellung des Einganges zum Hafen vor Versandung und vor Versperrung durch Treibeis begonnen. Diese Arbeiten bestehen im Bau von zwei Molen von 1,5 Werst (= 1600 m) Länge, wobei der Eingang in den Hafen für Schiffe von 22 Fuss Tiefgang sichergestellt werden soll. Ausserdem werden Arbeiten zur Erweiterung des unteren Laufes des Flusses bis auf 70 Faden (= 142 m) ausgeführt.

Die augenblicklich noch fehlende Eisenbahnverbindung wird im Jahre 1900 gleichfalls im Bau vollendet sein, so dass damit dann endlich Windau dem Verkehr und Handel erschlossen sein wird.

Die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahngesellschaft führt den Bau der grossen Bahn zunächst in der Weise aus, dass sie Moskau in fast gerader Richtung mit Kreuzburg, Station der Riga-Dwinsk-Bahn, 745 Werst (= 795 km), verbindet, von Kreuzburg über Riga bis Tuckum 182 Werst (= 194 km) die vorhandene Staatseisenbahn benutzt und von Tuckum bis Windau 105 Werst (= 112 km) wieder selbst baut. Diese Mitbenutzung der Staatsbahnstrecken soll jedoch nur eine vorübergehende sein, denn es besteht die Absicht, bei Kreuzburg den Dünastrom zu überbrücken, um über Mitau nach Tuckum 186 Werst (= 198 km) zu gelangen und dadurch unabhängig von dem Punkte Riga und der Staatsbahn eine Verbindung von Windau bis Moskau 1036 Werst (= 1105 km) zur Verfügung zu haben.

Die Theilstrecke Tuckum-Windau wird bereits in der allernächsten Zeit für den Verkehr eröffnet werden. Dieselbe ist für einen Verkehr von zwei Paar Personen- und sieben Paar Güterzügen ausgerüstet, jedoch kann die Leistungsfähigkeit der Bahn durch Anlage von Gleisen an den Ausweichstellen auf 19 Paar Güterzüge bei einer mittleren Geschwindigkeit dieser Züge von 22 Werst (= 23,5 km) pro Stunde erhöht werden. Die Eisenbahn hat sechs Stationen (Tuckum II, Zehren, Steuden, Spahren, Ugahlen und Windau) und sechs Ausweichestellen, bei einer mittleren Entfernung zwischen den Haltepunkten von 9,3 Werst (= 9,9 km). Der Platz für die Station Tuckum II ist so gewählt, dass eine bequeme Ausfahrt aus der Station bei der Verlängerung der Linie bis Kreuzburg sichergestellt ist. Grosse Brücken kommen auf der Linie nicht vor, die grössten Brücken haben eine Lichtweite von 10 Faden (= 21 m), alle Brücken haben Eisenkonstruktion. Die Zahl aller Kunstbauten an Brücken und Durchlässen beträgt 93.

Die Ausrüstung des Hafens war in dem vorliegenden Falle ganz besonders wichtig, wenn er in ausreichendem Maasse dem Verkehre zwischen dem Weltmarkte und Russland namentlich Moskau dienen sollte. Aber die Lösung der gestellten Aufgabe war hier verhältnissmässig leicht, denn das für die Errichtung der Handelsanlagen gewählte rechte Ufer war verfügbar, so konnte der Hafen leicht mit modernen Anlagen geplant werden, namentlich da die Eisenbahngesellschaft zum weitaus grössten Theile die Mittel dazu hergab.

Zu dem Zwecke wurde dann beschlossen den Hafen reichlich mit Kais, Elevatoren, Speichern und Eisenbahngleisen zu versehen. Alle diese Einrichtungen liegen auf dem freien rechten Ufer des Flusses gegenüber der Stadt und werden auf Anordnung der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn ausgeführt.

Der Eisenbahnkai wird in erster Zeit 275 Faden (= 578 m) lang sein; die Wassertiefe beträgt dort bei gewöhnlichem Wasserstande 26 Fuss. Längs dem Kai sind, in einem Abstande von 28 Faden (= 59 m) von der Kante, ein grosser und zwei kleine Elevatorthürme gelegen und zwischen ihnen steinerne Speicher mit einer Einrichtung zur mechanischen Verladung des Getreides; ferner sind hinter der Reihe dieser Speicher um 2,80 Fuss erhöhte Gleise angelegt, auf denen die beladen ankommenden Wagen zur Entladung aufgestellt werden. Das Getreide fällt unmittelbar aus den Wagen in steinerne Schachte, die sich in der Erde längs den Gleisen befinden, und gelangt von dort auf Bändern in die Thürme, aus denen es durch Becherwerke und Bänder in die Speicher oder in den hölzernen Silospeicher befördert wird, der sich an der Seite hinter den erwähnten erhöhten Bahngleisen befindet. Soll das Getreide dann später verschifft werden, so wird es auf mechanischem Wege in die Thürme gehoben und gelangt von da auf Transportbändern in die Dampfschiffe. Man wird gleichzeitig drei Ozeandampfer beladen können, die den Platz gegenüber den drei Thürmen einnehmen; unabhängig davon wird am Kai noch Platz für die Beladung mit Handbetrieb eines vierten Dampfers sein und zwar aus den hinter der Linie der Elevatoren belegenen, nicht mit Ladevorrichtungen versehenen Speichern.

Der Fassungsraum des Silospeichers beträgt 1500000 Pud (= 24590 t) Getreide und jedes steinernen Bodenspeichers von 40 bis 50 Faden (= 84 bis 105 m) Länge etwa 400000 Pud (= 6552 t). Die erwähnte Einrichtung gibt die Möglichkeit, das Getreide nach Maassgabe des Bedarfes aus einem beliebigen Speicher oder aus dem Silospeicher in einen beliebigen Dampfer, der bei einem der Thürme liegt, zu verladen. Diese Art der Ausrüstung des Hafens ist zweifellos ein bedeutender Fortschritt und eine Besonderheit der Einrichtung des Windauer Hafens, deren sich bisher noch kein russischer Hafen erfreut und die es ermöglichen wird, einen am Kai liegenden Dampfer, ohne ein Verholen der Schiffe nothwendig zu machen, aus verschiedenen Speichern beladen zu können.

Die bewegende Kraft für alle Becherwerke, Bänder und Reinigungsapparate ist Elektrizität, die von einer Centralstation geliefert wird, der Hafen, die Speicher usw. werden elektrisch beleuchtet.

So wird denn nach Beendigung des Baues der Windauer Hafen eine hervorragende Stellung unter den russischen baltischen Häfen einnehmen.

Die genannten Lagerräume sind für die Ausfuhr von Waaren bestimmt, für die Einfuhrwaaren werden vom Zolldienst besondere Lagerräume auf einem besonderen Grundstücke errichtet, das ebenfalls auf dem rechten Flussufer stromaufwärts belegen ist und von der Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn zu diesem Zwecke dem Zoll überlassen ist.

Es kann somit wohl vorausgesetzt werden, dass der neue Hafen mit seinen modernen Einrichtungen, seinem tiefen Wasserstande, seiner ausgezeichneten Eisenbahnverbindung mit Moskau und seiner Eisfreiheit dem Handel und Verkehr des weiten russischen Reiches hervorragende Dienste leisten wird.

Es fragt sich nur ob der Einfluss, den die Anziehungskraft des neuen Hafens ausüben wird, nicht über die Grenzen des russischen Reiches hinaus bemerkbar werden und namentlich die Ausfuhr von Getreide über die westliche Landesgrenze nach Königsberg beeinträchtigt werden wird.

Jedenfalls ist Russland infolge des Ausbaues des Hafens von Windau und durch die Herstellung der Eisenbahn dorthin wesentlich freier geworden in seinen handelspolitischen Bewegungen. Denn während im Süden das schwarze Meer die Ausfuhr ununterbrochen gestattet, wird in Zukunft Windau, in beschränkterem Maasse auch Libau, dieselbe Rolle für die Ostsee übernehmen. Dass das sehr wichtig ist, leuchtet ohne weiteres ein.

Um den Verkehr über Windau möglichst zu fördern, ist bereits auf einer Konferenz der Vertreter der russischen Eisenbahnen mit den Vertretern der Rhedereien, deren Schiffe den sog. direkten überseeischen Verkehr nach Petersburg, Reval, Riga und Libau vermitteln und dafür gewisse Vergünstigungen geniessen, vereinbart worden, dass alle diese Dampfschifffahrtsgesellschaften unter den gleichen Bedingungen auch nach Windau fahren sollen. Es wird der neue Hafen also mit allen Mitteln gefördert werden.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Ueber die Einwirkung des anhaltenden wirthschaftlichen Aufschwunges auf die **Entwickelung des Eisenbahnverkehres** bringen die „Berl. Pol. Nachr." folgende Angaben: „Der nunmehr schon Jahre hindurch andauernde Aufschwung der wirthschaftlichen Verhältnisse tritt in dem Verkehr der Eisenbahnen immer stärker hervor und weist auch in diesem Jahre eine weitere und ganz erhebliche Verkehrssteigerung auf. Schon das Jahr 1898 brachte im Anschluss an die bereits ungewöhnliche Entwickelung des Jahres 1897 eine weitere gewaltige Zunahme des Verkehres. Der Verkehr von 1898 wird aber durch das Jahr 1899 noch weiter übertroffen. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. wurden für den Kohlenverkehr mehr gestellt als in derselben Zeit des Vorjahres: im rheinisch-westfälischen Industriebezirk 255 136 Wagen zu 10 t = 8 %, im oberschlesischen Bezirk 93 291 Wagen zu 10 t = 8,2 %. Im Monat September d. J. allein betrug die Mehrstellung an Kohlenwagen gegenüber dem Monat September 1898 im Ruhrbezirk 29 197 Stück = 7,9 %, im oberschlesischen Bezirk 10 500 Stück = 7,4 %. Trotz des hohen Bedarfes ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen bisher eine verschwindend kleine geblieben. An der Ruhr hat sich die Wagengestellung im September d. J. — womit die kritische Zeit beginnt — anstandslos vollzogen. Auch in Oberschlesien ist im September die Gestellung bis auf die letzten beiden Tage glatt verlaufen. An diesen letzteren Tagen und mit Beginn des Oktobers machte sich bereits die Einwirkung des Rübenverkehres bemerkbar. Der Beginn der Rübenernte ist in diesem Jahre durch das nasse Wetter des September verzögert worden. Es drängen sich damit die Rübentransporte in grösserer Menge zusammen, zumal auch seitens der Zuckerfabriken mehr und mehr eine Abkürzung ihrer Betriebszeit angestrebt wird. Auch in der Gestellung der gedeckten Güterwagen ist eine grosse Zunahme des mit diesen Wagen zu versorgenden Verkehres (Stückgut und alle bedeckt zu befördernden Güter) zu verzeichnen, nicht minder aber auch eine weitere Verbesserung der Gestellungsverhältnisse. Im September d. J. sind beispielsweise an gedeckten Güterwagen gestellt 805 857 Stück, gegen 734 765 in demselben Monat des Vorjahres, mithin gegen letzteren mehr 71 092 Stück oder 9,7 %, während die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen um 700 zurückgegangen ist. Mit dem Beginn des Monats Oktober, der wie alljährlich eine vorübergehend ausserordentliche Inanspruchnahme der gedeckten Wagen aufweist, werden allerdings Verzögerungen in der Wagenstellung nicht immer zu vermeiden sein."

— Die Gesellschaft der **Lausitzer Eisenbahn**, welche ein Aktienkapital von 4 336 000 *M.* besitzt, erzielte im Geschäftsjahre 1898/99 eine Betriebseinnahme von 288 542 *M.* Nach Abzug der Unkosten von 144 059 *M.* und der Ausstattung der Erneuerungs- und Rücklagefonds verbleibt ein Gewinnsaldo von 102 202 *M.*

— Auf der Tagesordnung der zum 24. d. Mts. einberufenen Generalversammlung der **Kreis Oldenburger Eisenbahn** stehen auch Anträge auf Genehmigung des Projektes und des Kostenanschlages für den Bau der Kleinbahn von Lütjenbrode nach dem Fehmarnsund, der Trajektanstalt über den Fehmarnsund, der Haltestelle am Sund auf der Insel Fehmarn und auf Uebernahme der staatlichen Fähranstalten am Fehmarnsund seitens der Gesellschaft sowie auf Erhöhung des Aktienkapitals um 510 000 *M.*

— **Ueber die Förderung des Kleinbahnbaues in Ostpreussen** erfährt die „Kgsb. Hartg. Ztg." folgendes: „Wenn auch die in diesem Sommer von den preussischen Ministerien ausgearbeitete Kleinbahnvorlage leider nicht mehr an den Landtag gelangen konnte, so stellte sich doch bei verschiedenen Kleinbahnprojekten, für welche alle Stadien der Vorbereitung erledigt und auch seitens der betheiligten Kreise und Provinzen erhebliche Mittel bewilligt sind, die Ausführung des Baues als so dringlich heraus, dass die Staatsregierung nicht länger zögern zu dürfen glaubte, auch ihrerseits aus den ihr zur Verfügung stehenden Geldern einen beträchtlichen Theil als Beihilfen für Kleinbahnbauten zu gewähren. Sonst könnte die Gefahr eintreten, dass die bereits aufgestellten und genehmigten Projekte Veränderungen erfahren, die dann vor Beginn des Baues von neuem hätten nachgeprüft werden müssen, woraus sich ein unliebsamer Zeitverlust ergeben hätte. Im besonderen sind diesmal bei der Bewilligung von Staatsbeihilfen die östlichen Landestheile berücksichtigt worden. So wird z. B. ein Betrag von ungefähr 3 000 000 *M.* auf Ostpreussen entfallen und u. a. für die Herstellung der Strecke I n s t e r b u r g - T r e m p e n, das erste Stück des in grossem Maassstabe in Aussicht genommenen Insterburger Kleinbahnnetzes, Verwendung finden. Die Ausführung dieser Bauten wird von der gemeinschaftlich mit der Stettiner Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Lenz & Co. arbeitenden ostdeutschen Kleinbahnaktiengesellschaft in Königsberg übernommen, die auch schon bisher in den östlichen Landestheilen, besonders in Ostpreussen, an der Ausführung von Kleinbahnbauten hervorragenden Antheil genommen hat."

— **Frachtfreie Beförderung von Liebesgaben für die durch die Ueberschwemmungen heimgesuchten Gegenden Bayerns.** Das Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern hat, wie die Münchener „Allg. Ztg." berichtet, die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ermächtigt, für Liebesgaben, die nach den durch die jüngsten Ueberschwemmungen heimgesuchten Gegenden und Ortschaften des Königreichs abgesendet werden, zunächst auf die Dauer von drei Monaten frachtfreien Eisenbahntransport zu gewähren. Voraussetzung des freien Transportes ist, dass diese Sendungen als Liebesgaben bezeichnet und an ein Hilfskomitee oder an eine Behörde gerichtet sind oder dass, sofern die Adresse auf eine Privatperson lautet, die Sendung bei ihrer Aufgabe von einer Bestätigung der Gemeindebehörde des Versendungsortes, aus der ihre Eigenschaft als „Liebesgaben" entnommen werden kann, begleitet ist. Zugleich wurde die Generaldirektion der Staatseisenbahnen angewiesen, Materialien, die zum Wiederaufbau der von dem jüngsten Hochwasserschaden betroffenen Gebäude bestimmt sind, gleichfalls zunächst auf die Dauer von drei Monaten zu den um die Hälfte zu ermässigenden normalen Frachtsätzen auf den Staatseisenbahnen befördern zu lassen oder nach Beibringung einer amtlichen Bescheinigung über den Verwendungszweck der Baumaterialien die Hälfte des auf die Staatseisenbahnen entfallenden Frachtantheiles dem Empfänger der Sendung zurückzuerstatten.

— Das „Amtsblatt der württembergischen Verkehrsanstalten" vom 26. September d. J. enthält eine Bekanntmachung des Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, nach welcher Seine Majestät der König den Beamten und Bediensteten der Eisenbahnverwaltung, welche bei der **Bewältigung des ausserordentlichen Militärtransportes und Personenverkehres anlässlich der Kaiserparade und Manöver** betheiligt waren, für das bewiesene vorzügliche und umsichtige Verhalten die Allerhöchste Anerkennung ausspricht. Im „Amtsblatt" vom 4. Oktober d. J. wird sodann ein Schreiben des Chefs des Generalstabes der Armee an den württembergischen Staatsminister und Präsidenten des Staatsministeriums, Dr. Freiherrn v. Mittnacht, bekannt gegeben folgenden Inhaltes:

Berlin, den 22. September 1899.

Aus Anlass der diesjährigen Manöver vor Seiner Majestät dem Kaiser sind an die Euer Excellenz unterstellten königlich württembergischen Verkehrsanstalten umfangreiche Anforderungen herangetreten. Die glückliche Lösung dieser schwierigen Aufgaben ist dem bereitwilligen Entgegenkommen der königlichen Generaldirektionen der Staatseisenbahnen, Posten und Telegraphen, den eingehenden, sachgemässen und zielbewussten Anordnungen der leitenden Beamten und der aufopfernden und hingebenden Thätigkeit aller Betheiligten zu verdanken. Daher ist es mir ein Bedürfniss, den Dank der Manöverleitung für diese Leistungen aller betheiligten höheren und niederen Beamten der königlich württembergischen Verkehrsanstalten Euer Excellenz zum Ausdruck zu bringen. Graf Schlieffen.

Mit der Bekanntgabe dieses Schreibens spricht Ministerpräsident v. Mittnacht auch seinerseits den sämmtlichen Dienststellen und Beamten der württembergischen Verkehrsanstalten, welche durch ihre Thätigkeit zu der anstandslosen Bewältigung des umfangreichen Eisenbahn, Post- und Telegraphenverkehres aus Anlass der diesjährigen Truppenübungen beigetragen haben, seine volle Anerkennung aus.

— **Vorschriften für die Sicherheit der Bodenseeschifffahrt.** Diese Vorschriften sind einer zeitgemässen Durchsicht unterzogen worden. Veranlassung gab hierzu in erster Linie die alljährlich zunehmende Benutzung von M o t o r f a h r z e u g e n aller Art, die bei den bisherigen Bestimmungen nicht in genügender Weise berücksichtigt waren. Die Vorschriften, die für Dampfschiffe, Schleppschiffe und Trajektkähne bisher gegolten haben, werden im allgemeinen beibehalten. Dagegen sind die Bestimmungen für die Motorschiffe wesentlich erweitert und auf den Stand ergänzt worden, wie ihn ihre auch in Zukunft sicher noch mehr steigende Verwendung im Interesse der Sicherheit der Schifffahrt fordert. So sind jetzt genaue Vorschriften über die Ausrüstung für Fälle von Gefahr, Unglück usw. getroffen, betreffs Einrichtung von Kompass, von akustischen Signalmitteln, von Rettungsgeräthen, Anleitung für den Motorgebrauch, Fahrplan und Steuerkurse der Dampfschiffe.

Auf Motorschiffen, die mit Petroleum, Benzin oder Naphta u. dergl. bewegt werden, muss für Brandfälle das nöthige Löschmaterial (Sand u. dergl.) vorhanden sein. Auch bezüglich der Lichtzeichen sind Vorschriften getroffen. Die neuen Bestimmungen treten am 1. Mai 1900 in Kraft.

— Am 15. d. Mts. entsendet die **deutsche Levantelinie in Hamburg** den Dampfer Naxos als ersten Dampfer in dem regelmässigen Dienste nach Syrien und Palästina, den die Gesellschaft soeben eingerichtet hat. Es wird dadurch ein alter Wunsch der deutschen Handelswelt erfüllt. Als Haupthäfen sind in erster Linie Jaffa, Beirut, Alexandrette und Mersina ins Auge gefasst, doch sollen im Bedürfnissfall auch kleinere Plätze, wie Haifa, Akka, Tripoli (Syrien) usw. angelaufen werden. Die Bedienung dieser Häfen erfolgt durch Weiterführung des von der Levantelinie ab Hamburg über Antwerpen schon seit Jahren unterhaltenen Reiseweges nach Aegypten. Es wird dem deutschen Ausfuhrhandel ganz besonders zu statten kommen, sich für diese neue direkte Linie des „deutschen Levanteverkehres über Hamburg seewärts“ bedienen zu können. Nach der Aufnahme der Häfen Syriens und Palästinas in ihren Dienst läuft nunmehr die deutsche Levantelinie sämmtliche bemerkenswerthe Häfen der Levante und des schwarzen Meeres an.

— Wie der „Köln. Ztg.“ gemeldet wird, wendet sich die Thätigkeit des **Staatseisenbahnbeamtenvereins für Düsseldorf und Umgegend** jetzt auch der Wohnungsfrage zu. In einer Versammlung der Beamten und Bediensteten der Eisenbahnverwaltung berichteten Bauinspektor Platt-Düsseldorf, Regierungsrath Wache-Elberfeld, Eisenbahnsekretär Vogt-Elberfeld über die Ergebnisse der Bauvereine Elberfeld-Barmen und Hagen und beantragten die Gründung eines Bauvereins für Beamte und Bedienstete der Eisenbahnverwaltung innerhalb des Stadtbezirkes. Aus Mitteln der Eisenbahnverwaltung und der preussischen Eisenbahnarbeiterpensionskasse stehen Darlehen zu billigem Zinsfusse in Aussicht. Die Versammlung erklärte sich grundsätzlich mit der Gründung eines Bauvereins einverstanden und wählte für die weiteren Arbeiten einen vorbereitenden Ausschuss. In erster Linie sollen Wohnungen für Eisenbahnarbeiter beschafft werden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Normalbestimmungen für die Befreiung vom Frankaturzwange und für die Gewährung von Frachtgebührenkrediten.** Mit dem Erlass des Eisenbahnministeriums vom 26. April 1897 wurde die damals vorsitzende Verwaltung in der Eisenbahndirektorenkonferenz eingeladen, die Vereinbarung und Veröffentlichung von Normativbestimmungen für die Befreiung vom Frankaturzwange zur Berathung zu bringen und über das Ergebniss zu berichten. Da ein den Gegenstand betreffender Bericht bisher nicht erstattet worden ist, wurde diese Angelegenheit vom Eisenbahnministerium bei der Direktorenkonferenz betrieben, gleichzeitig jedoch auch darauf aufmerksam gemacht, dass die seiner Zeit von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen vereinbarten „Normativbestimmungen für die Erlangung von Frachtgebührenkrediten“ im Hinblicke auf die seither in frachtrechtlicher und sonstiger Beziehung eingetretenen Aenderungen in verschiedenen Punkten einer Umarbeitung bedürfen. Zugleich hat das Ministerium darauf hingewiesen, dass für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen und der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen dem gegenwärtigen Stande entsprechende Normativbedingungen für die Gewährung von Frachtenkredit und für die Befreiung vom Frankaturzwange mit Wirksamkeit vom 1. Juli d. J. eingeführt seien. Denselben zufolge werden bei Gewährung von Frachtenkredit und bei Befreiung vom Frankaturzwange auch Bürgscheine von Bankinstituten als Sicherheit angenommen. Mit Rücksicht auf mehrfache in letzterer Zeit neuerlich vorgebrachte Wünsche wurde den Eisenbahnverwaltungen — insoweit von ihnen bei Gewährung von Frachtenkredit und bei Befreiung vom Frankaturzwange nicht schon dermalen Bürgscheine als Sicherheit angenommen werden — anheim gegeben, diese bereits in der Direktorenkonferenz vom 28. Juni 1894 behandelte Frage neuerlich in Berathung zu ziehen und zu erwägen, ob es sich im Interesse eines einheitlichen Vorgehens aller Bahnverwaltungen nicht empfehle, auch wegen Zulassung von Bürgscheinen einheitliche, den Vorschriften der österreichischen Staatsbahnen entsprechende Bestimmungen einzuführen.

— **Die Septembereinnahmen der österreichischen Privatbahnen** beziffern sich nach den vorliegenden vorläufig festgestellten Ausweisen wie folgt:

| | 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|
| | Gulden | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 340 649 | — 288 005 |
| Südbahn | 4 624 879 | + 38 257 |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2 625 810 | — 80 607 |
| österr. Nordwestbahn: | | |
| garantirte Linie | 1 058 239 | — 175 197 |
| Elbethalbahn | 700 889 | — 47 124 |
| süd-norddeutsche Verbindungsbahn | 355 597 | + 11 297 |
| Aussig-Teplitzer Bahn | 503 659 | — 2 007 |
| Buschtěhrader Bahn: | | |
| A-Linie | 444 367 | — 22 000 |
| B-Linie | 718 998 | — 8 100 |
| böhmische Nordbahn | 456 829 | — 8 907 |

— Die durch die letzten Hochwasserschäden hervorgerufene **Betriebsstörung in der Theilstrecke Enns-Kleinmünchen** der Linie Wien-Salzburg ist noch immer nicht behoben und dürfte die Nothanlage, welche an Stelle der zerstörten Ennsbrücke hergestellt wird, erst gegen den 12. d. Mts. dem Betriebe übergeben werden können. Bis dahin wird der Personenverkehr auf der Strecke Wien-Salzburg theils durch Umsteigen an der beschädigten Stelle, theils durch Ueberleitung der Züge auf die Strecke St. Valentin-Gaisbach-Wartberg-Linz abgewickelt. Der Güterverkehr wird zum Theile ebenfalls über den genannten Hilfsweg geleitet. Ein grosser Theil des Güterverkehres wird auf die Linien der Südbahn abgelenkt und hat infolge dessen die Südbahn einen so ausserordentlich starken Verkehr zu bewältigen, dass trotz dem äussersten Aufgebot der Kräfte Stauungen nicht vollständig vermieden werden können. Was die Verkehrsstörung im Gesäuse anbelangt, so wurde am 9. d. Mts. der Verkehr auch in der Strecke Hieflau-Grossreifling wieder aufgenommen und besteht die Unterbrechung nur noch zwischen den Stationen Grossreifling und Weissenbach.

— **Zur jüngsten Hochwasserkatastrophe.** Ueber die aufopfernde Thätigkeit, welche sowohl die Eisenbahnorgane als auch ausserhalb des Dienstverbandes der Eisenbahnen stehende Personen entwickelt haben, um die Gefährdung von Eisenbahnbauten durch das letzte Hochwasser hintanzuhalten, werden noch immer neue Einzelheiten bekannt. So schildert in dem „Oesterr.-ungarischen Eisenbahnblatt“ ein Augenzeuge die in Eisenerz anlässlich der letzten Hochwasserereignisse getroffenen Sicherungsvorkehrungen, soweit sie die arg gefährdete Eisenbahnstrecke Hieflau-Vordernberg betrafen, wie folgt: „Ausser den in den Tagesblättern hervorgehobenen Hilfeleistungen der Arbeiter der Bergverwaltung und der Eisenerzer Feuerwehr verdient, und zwar nicht in letzter Hinsicht, hervorgehoben zu werden, dass es der zur Zeit in Eisenerz bei dem Baue der neuen Hochofenanlage der Oesterreichisch-Alpinen Montangesellschaft thätigen Bauunternehmung Ackermann & Madile in Klagenfurt zu verdanken ist, dass den Verheerungen bestmöglichst gesteuert wurde. Sofort nach Bekanntwerden der Murniedergänge sowie der Ueberschwemmung des Tullnbaches und des Reichensteinerbaches rückte der Bauleiter der genannten Firma an der Spitze von 250 mit allen nothwendigen Geräthen ausgerüsteten Leuten aus, liess den Bahnkörper zum Theile von den angeschwemmten Schlamm- und Steinmassen säubern und den Bahndurchlass öffnen, um dem aufgestauten Wasser einen Abfluss zu verschaffen, indem noch durch Einhängung von mit grossen Steinen beschwerten Bäumen die unheimlich daherrauschenden Wasser- und Schlammmassen des Tullnbaches gezwungen wurden, ein gerades Bett gegen den Erzbach einzunehmen. Diesem Vorgehen ist es einzig und allein zu verdanken, dass das Heizhaus und das an dasselbe anstossende Wohnhaus vor jeder Beschädigung bewahrt blieben. Weitere 100 Arbeiter der genannten Bauunternehmung rückten aus, um den Verheerungen, welche der Erzbach an der Strecke gegen Hieflau angerichtet hatte, Einhalt zu thun. Bei Anlangen dieser Truppe fand man bei Kilometer 11 die Strasse durch das Wasser weggerissen und den Bahnkörper selbst in höchster Gefahr. Dem sofortigen energischen Eingreifen gelang es, den Eisenbahnkörper durch das Einhängen von Rauhbäumen zu schützen. Auch die zum Schutze des Brückenpfeilers bei Kilometer 6,8 unternommenen Vorkehrungen hatten ein günstiges Ergebniss. Bei Kilometer 6,8 hatte der Erzbach den Bahndamm in einer Ausdehnung von 100 m unmittelbar von der Berglehne und bei Kilometer 3,8 sein ursprüngliches Bett aufzufinden gewusst und den Damm in einer Länge von 80 m weggerissen, so dass der Oberbau gleich einem Hängewerke frei in der Luft schwebte. Hier wurden Vorkehrungen ergriffen, um das weitere Umsichgreifen der rasenden Wässer zu verhüten. Weiter wurde

in der Strecke gegen Vordernberg in der Unterfangung einer 10 m hohen Stützmauer mittelst Pilotage und 12 m langen Steinkästen mit besonderer Gewandtheit und Energie eine äusserst gefährliche Arbeit ausgeführt und hierdurch eine Zerstörung des Bahnkörpers vermieden.“

— Von einigen Blättern wurde die Mittheilung gebracht, dass infolge der grossen Kosten, welche mit der Behebung der letzten Hochwasserschäden auf den Linien des Staatseisenbahnnetzes verbunden sind, die geplante **Regelung der Bezüge der Staatseisenbahnbediensteten** hinausgeschoben werden könnte. Dem entgegen meldet das „Fremdenblatt“, dass diese Besorgniss vollkommen unbegründet sei und der feststehende Plan der Gehaltsregelung keine Abänderung erfahren dürfte.

— **Verwaltungsänderungen bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat dieser Tage die endgültige Organisation der seit dem Jahre 1896 thatsächlich bestehenden Verkehrshauptabtheilung in der Direktion der ungarischen Staatsbahnen durchgeführt. Den neuen Bestimmungen gemäss wird die Verkehrsabtheilung aus der allgemeinen Direktionshauptabtheilung, ferner die Refaktienund Transportfachabtheilung aus der kommerziellen Hauptabtheilung ausgeschieden und mit der Benennung „Verkehrshauptabtheilung“ unter der Leitung des Direktors Ministerialrath Marx zu einer neuen Hauptabtheilung vereinigt. Aus diesem Anlasse wird auch die Bahnerhaltungsfachsektion der allgemeinen Direktionshauptabtheilung in die Bauhauptsektion verlegt bezw. dem Direktor der letzteren Hauptabtheilung unterstellt. Demgemäss wird auch die Benennung dieser Hauptabtheilung in der Zukunft „Bau- und Bahnerhaltungshauptabtheilung“ lauten.

— **Hochwasserschäden der Donau an der Pressburg-Komorner Vizinalbahn.** Die Fluthen des jüngsten Hochwassers der Donau haben nirgends so zerstörend gehaust, als in der unteren Schütt. Das Hochwasser vom Jahre 1897 hat den Schütter Inundationsdamm bei Nagy-Lél durchgerissen. Diesmal erfolgte ein Durchbruch in der Gemarkung der Gemeinde Csicsó. Hier haben die Fluthen dem Bahnkörper der Pressburg-Komorner Vizinalbahn so übel mitgespielt, dass die Herstellung des Gleises und die Wiederaufnahme des Verkehres zwischen Megyer und Ekel vor sechs Wochen nicht zu erwarten ist. Es wurde amtlich festgestellt, dass der Bahnkörper auf einer Strecke von 26 km an ungefähr 30 Stellen durchgerissen ist. Darunter sind Durchrisse von 130—150 m Breite, wo nicht nur der Damm, sondern auch die Schienen sammt den Schwellen vom Wasser fortgetragen wurden. Die Herstellung des bedeutenden Schadens wird 45 000 fl. verschlingen, eine Summe, welche dem dreijährigen Erträgnisse der Pressburg-Komorner Bahnlinie gleichkommt.

— **Die Kommunalsteuer der Eisenbahnbeamten.** Die Arader städtische Steuersektion hat die Beamten der dortigen Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen auf Grund einer Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes verhalten, die Kommunal- und Wegsteuer seit 1887 nachträglich zu zahlen. Die Beamten beschwerten sich dagegen, indem sie sich darauf stützten, dass die Eisenbahnbeamten staatliche Angestellte seien. So gelangte diese Frage wieder vor den Verwaltungsgerichtshof, der dieselbe in den jüngsten Tagen zu Gunsten der Stadt entschied. In der Begründung des Urtheils wird hervorgehoben, die Beamten und Angestellten der Staatsbahnen seien keine staatlichen Beamten, sondern nur Angestellte eines staatlichen Unternehmens.

— Eine aus 30 Mitgliedern bestehende Abordnung der Stadt Grosswardein ist vor einigen Tagen in Budapest eingetroffen, um im Interesse der Errichtung einer **Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen in Grosswardein** bei den Ministern vorzusprechen.

— Der ungarische Handelsminister hat, wie aus Budapest berichtet wird, zur Bedeckung der Kosten von Nachtragsarbeiten im **Fiumaner Hafen** und insbesondere zur ausgiebigen Erweiterung des sogenannten Holzhafens in Susak sowie des Rangirbahnhofes in Buccari einen Kredit von 4 000 000 fl., und zwar vorbehaltlich nachträglicher Genehmigung durch die Legislative, bewilligt. Ein Theil dieser Summe soll auch dazu verwendet werden, die immerhin als feuergefährlich zu betrachtenden Holzbauten der Fiumaner Hafenstation der ungarischen Staatsbahnen nach und nach durch Steinbauten zu ersetzen.

— Die ungarische Kurie hat in einem Prozessfalle entschieden, dass im Sinne des § 81 des Gesetzartikels I vom Jahre 1880 die **Einhebung der Mauthgebühren** nur für die Benutzung des Strassenpflasters erfolgen kann, sonach bei jenen Waaren nicht zu erheben ist, welche mit der Bahn befördert werden, auch in dem Falle nicht, wenn die Eisenbahn die öffentlichen Strassen durchquert. Diese Entscheidung ist insbesondere auch für jene Parteien von Wichtigkeit, welche ihre Güter nicht mit dem Strassenfuhrwerk von und zur Bahn führen, sondern für ihre Zuführung sich eines Privatanschlussgleises bedienen.

— Am 3. d. Mts. ist der **Oberbaurath** im österreichischen Eisenbahnministerium **Anton Suchanek**, einer der tüchtigsten Eisenbahnbautechniker Oesterreichs, gestorben. Suchanek war bei dem Bau zahlreicher Eisenbahnlinien in leitender Stellung thätig, so unter anderen beim Bau der Linien Eperies-Orló, Zellerndorf-Neusiedl, Leobersdorf-St. Pölten mit Zweigbahnen, Grybów-Zagórz, Stryj-Beskid, Rzeszow-Jaslo usw. Nach Abschluss seiner Thätigkeit beim äusseren Baudienste stand Suchanek bei der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen und zwar zuletzt als Baudirektor-Stellvertreter in Verwendung. Bei Schaffung des Eisenbahnministeriums wurde Suchanek zum Oberbaurath ernannt und dem Departement für den Bau neuer Linien als Stellvertreter des Departementsvorstandes zugetheilt. Suchanek genoss nicht blos wegen seines hervorragenden technischen Wissens, sondern auch wegen seiner ausgezeichneten Charaktereigenschaften das grösste Ansehen. Sein Tod bedeutet für die Staatseisenbahnverwaltung einen schweren Verlust.

## Vereinsausland.

— **Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten,** Pierre Baudin, hat soeben, an zahllose seitens des Publikums und der Presse laut gewordene Beschwerden anknüpfend, ein Rundschreiben an die Generalinspektion des Kontrolwesens der verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gerichtet, das im wesentlichen neue **Bestimmungen für die Aufsichtsbehörde zum Schutze des reisenden Publikums** enthält. Der Kontroldienst, so heisst es in dem Rundschreiben, habe bis jetzt im wesentlichen die finanziellen Interessen des Staates wahrgenommen, was ja auch eine der wichtigsten Aufgaben seines Amtes sei, doch sei jetzt der Augenblick gekommen, um die allmähliche Verwirklichung der zum Schutze des reisenden Publikums bestimmten Maassregeln energischer in Angriff zu nehmen, deshalb sollen folgende Bestimmungen ins Leben treten:

1. Die lebhaften Klagen betreffend die auf den Personenzügen der Nebenbahnlinien bestehenden Uebelstände — ihre geringe Fahrgeschwindigkeit, der lange Aufenthalt auf den Bahnhöfen, das mangelhafte Maschinen- und Wagenmaterial — seien nur zu berechtigt. Wenn nun auch eine vollständige Umgestaltung des Maschinen- und Wagenmaterials erst allmählich eintreten könne, so sei es aber leicht möglich, die zu lange Fahrtdauer dieser Züge durch geeignete Maassregeln, unter denen die Einrichtung besonderer Personenzüge und besonderer Güterzüge hervorzuheben sei, abzukürzen. Der Minister beauftrage die Herren Generalinspektoren, diese ausserordentlich wichtige Frage mit Rücksicht auf die bevorstehenden Vorarbeiten für den nächsten Winterfahrplan eingehend zu prüfen und ihm Bericht darüber zu erstatten.

Wir sehen hieraus, dass die in Deutschland selbst auf den Nebenbahnen glücklicherweise zur Ausnahme gewordene Einrichtung der gemischten Züge, welche sowohl für den Eisenbahndienst, wie für das Publikum höchst unbequem ist, in Frankreich auf den Nebenbahnen noch überall besteht.

2. Die zweite Bestimmung bezieht sich auf die Einrichtung des sich auf allen Bahnhöfen befindlichen Reklamationsregisters, in das alle Beschwerden eingetragen und in welches das Ergebniss der Untersuchung der Beschwerde ebenfalls verzeichnet wird. Um das reisende Publikum, das oft aus Unkenntniss dieser Einrichtung vergeblich auf Antwort etwaiger Beschwerden wartet und die Verwaltung der Nachlässigkeit zeiht, nachdrücklich mit dieser Einrichtung bekannt zu machen, sei auf allen Bahnhöfen ein Anschlag etwa folgenden Inhalts anzubringen:

„Dem reisenden Publikum wird kundgegeben, dass auf allen Bahnhöfen ein zur Verfügung der Reisenden stehendes, für die Beschwerden derselben bestimmtes Reklamationsregister vorhanden ist, und dass in dieses selbe Register spätestens innerhalb eines Monates das Ergebniss der auf Grund der Beschwerde eingeleiteten Untersuchung eingetragen wird. Der Reisende kann die etwaige Beschwerde in das Reklamationsregister jedes beliebigen Bahnhofes des französischen Eisenbahnnetzes eintragen und findet dann in demselben Register das Ergebniss der Untersuchung verzeichnet. Gibt der Reisende seine Adresse an, so wird das Ergebniss in das Register seines heimathlichen Bahnhofes eingetragen.“

Diese Anschläge sollen bis spätestens zum 10. d. Mts. auf allen Bahnhöfen und Stationen angebracht und der Minister bis

spätestens zum 20. d. Mts. von der vollständigen Ausführung dieser Bestimmung in Kenntniss gesetzt werden. Auch sollen etwaige neue Reklamationsregister an der Spitze jeder Seite den Wortlaut obiger Benachrichtigung enthalten.

Der Minister ersucht die Generalinspektoren den unter ihnen stehenden Beamten genaue Instruktionen über diese Bestimmungen zu pünktlicher Befolgung zu geben. Die Untersuchung der Beschwerde soll sofort an den zur Führung kompetenten Beamten übertragen und das Ergebniss der Untersuchung umgehend dem zur Eintragung in das Reklamationsregister befugten Beamten mitgetheilt werden.

Am Schlusse des Rundschreibens verhehlt sich der Minister nicht, dass diese neuen Bestimmungen eine Vermehrung der Arbeitslast für den Kontroldienst bedeuten. Er spricht aber die Hoffnung aus, dass durch häufige persönliche Zusammenkünfte zwischen den Kontrolingenieuren und den Beamten jeder Eisenbahngesellschaft die Arbeitslast verringert werden könne. Die gebräuchlichen schriftlichen Mittheilungen, die in vielen Fällen nur Verwickelungen, Zeitverluste sowohl für den Kontroldienst als für die Eisenbahngesellschaft herbeiführen, seien nur in unumgänglich nothwendigen Fällen anzuwenden. Der „Matin“, dem wir diese Mittheilungen entnehmen, bemerkt hierzu, dass Herr Baudin über die Ausführung der in seinem Rundschreiben angeordneten Bestimmungen streng wachen müsse.

Wir dürfen von unserem deutschen Standpunkte hinzufügen, dass es uns einigermaassen befremdlich erscheint, wenn man in Frankreich durch eine Einschärfung der Bestimmungen über die Handhabung der Beschwerdebücher nennenswerthe Wirkungen gegen die Eisenbahnverwaltungen zu erzielen hofft. Bei uns hat sich, wie in dieser Zeitung öfters ausgeführt ist, die Einrichtung der Beschwerdebücher einigermaassen überlebt. Bei uns wird man ihnen im allgemeinen wirklich erhebliche und bedeutungsvolle Beschwerden selten anvertrauen, da zu ihrer Abfassung ruhigeres Blut und mehr Zeit und Musse erforderlich ist, als man sie auf der Reise in einem unruhigen Dienstzimmer zu besitzen pflegt. Der Inhalt der den Beschwerdebüchern anvertrauten Klagen ist häufig komisch, wenn Ungebildete oder gar Angetrunkene die Eintragung bewirken, häufig ist er übertrieben und in offensichtlicher Aufregung niedergeschrieben. Ueberdies weiss unser deutsches Publikum, dass es bei wirklich begründeten Klagen nicht zum Beschwerdebuch zu greifen braucht, sondern auf direkte Eingabe an die Verwaltung zuverlässige und gründliche Antwort erhält. Auch das nimmt Wunder, dass selbst nach dieser scharfen Verfügung des Ministers keineswegs die bei uns vorgeschriebene unmittelbare Beantwortung der Beschwerde auf brieflichem Wege, sondern nur die Eintragung in das auf den Bahnhöfen aufliegende Register verlangt wird, wodurch dem Beschwerdeführer eine recht unliebsame Bemühung erwächst.

— **Der Batignollestunnel der Pariser Stadtbahn.** Einen sehenswürdigen Tunnel erhält Paris durch den Bau der Stadtbahn. Der Tunnel von Batignolles soll nämlich eine ganz eigenthümliche elektrische Beleuchtung erhalten, die das Innere der durchfahrenden Züge von aussen her beleuchten soll. Es sind elektrische Glühlampen von 10 Kerzen Stärke in Abständen von 1 m an den Wänden des Tunnels genau in der Höhe der Fenster der Eisenbahnwagen angebracht. Damit nun aber möglichst wenig Licht verschwendet wird, ist die Einrichtung getroffen, dass die Lampen erst dann eingeschaltet werden und zu glühen beginnen, wenn ein Zug in den Tunnel einfährt, und wieder verlöschen, wenn der letzte Wagen ihn verlassen hat.

— Bei der Berathung des schweizerischen Bundesgesetzes über die **Arbeitszeit der Bediensteten bei dem Betriebe der Eisenbahnen** und anderen Verkehrsanstalten setzte der Nationalrath mit 50 gegen 48 Stimmen den Arbeitstag für Beamte, Angestellte und Arbeiter auf 11 Stunden fest, gegenüber der Forderung der starken Minderheit, die eine Herabsetzung auf 10 Stunden verlangte.

— Wie der M. „Allgem. Ztg.“ berichtet wird, schreiten die Arbeiten am **Simplontunnel** auch auf der Südseite rüstig vorwärts und werden ununterbrochen sowohl während des Tages als der Nachtstunden eifrig gefördert. Die grosse Wasserkraft, welche zum Betriebe der Bohrmaschinen wie im Innern des Tunnels für gesundheitliche Zwecke Verwendung findet, arbeitet zur vollständigen Zufriedenheit der Unternehmung. Das Hotel für die Ingenieure und Beamte, die Wohnhäuser für verheirathete Arbeiter, sowie das grosse Krankenhaus gehen ihrer Vollendung entgegen. Die für allein stehende Arbeiter benöthigten Unterkunftsräume, die sich durch praktische Einrichtungen, verbunden mit der grössten Sauberkeit, auszeichnen, sind bereits fertiggestellt, der Preis für Wohnraum, einschliesslich Verpflegung, ist mit 1,10 L. für den Tag bemessen. Ferner sorgen zwei grosse Küchen, welche die Speisen zum Selbstkostenpreis abgeben, für die leiblichen Bedürfnisse der bei dem grossen Werke Beschäftigten. An Stelle der Pferde sind in den letzten Tagen zwei Lokomotiven getreten, welche die losgelösten Steinmassen aus dem Innern des Tunnels ins Freie befördern, ausserdem soll demnächst elektrisches Licht an Stelle der bisher verwendeten Oellampen zur Einführung gelangen. Ueber den Baufortschritt im September entnehmen wir noch der „Schweizer Bauzeitung“ folgende Angaben: Gesammtlänge des Sohlstollens Ende September 2970 m, Monatsfortschritt 327 m, beim Tunnelbau beschäftigt 2543 Arbeiter. Mittlerer Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung nordseits 5,80 m, südseits 5,10 m.

— Zu Liverpool wurde Anfang dieses Monats die **Jahresversammlung der „Amalgamirten Vereinigung der Bahnbeamten“** abgehalten. Von den 60 berechtigten Delegirten waren nur drei nicht erschienen. Der vorjährige Präsident Mr. Thaxton von Leeds wurde dem „Hamb. Corresp.“ zufolge wiedergewählt. In seiner Eröffnungsrede wies er darauf hin, dass die Angestellten keinen genügenden Antheil an den Erträgen erhielten. Der Redner erwartet grosse Vortheile von einer Verstaatlichung der Bahnen. Wenn die Bahnen nicht mehr nur im Interesse Weniger verwaltet würden, so würde die Beförderung zu billigeren Sätzen erfolgen, die Arbeitsstunden der Angestellten würden vermindert, ihre Lohnsätze erhöht werden. Es sei auch Zeit, für die achtstündige Arbeitsdauer einzutreten. Das würde auch im Interesse des Publikums liegen, denn die Natur könne die Anstrengung sonst nicht ertragen. Lange Stunden des Dienstes seien die Ursache vieler Unfälle. Der Redner erklärte sich zum Schluss für Altersgehälter und die Einrichtung von Vermittelungsausschüssen. — In den weiteren Verhandlungen trat eine eigene Stellungnahme des Kongresses zu dem Streik hervor. Die Cunardgesellschaft hatte den Kongress zu einem Besuche nach Liverpool eingeladen. Die Annahme dieser Einladung stiess auf heftigen Widerstand. Die Gesellschaft habe während des Streiks Nichtunionisten angestellt, und daher könne die Versammlung als eine unionistische die Einladung nicht annehmen. Bei der Abstimmung ergab sich Stimmengleichheit. Der Präsident entschied, man lehne ein Befassen mit der Angelegenheit ab. Zum Schluss der Sitzung wurde ein Ansuchen des Liverpoolzweiges der Seemannsunion vorgelesen, den Empfang einer kleinen Abordnung des Streikkomitees zu bewilligen, damit die Sache der Streikenden dem Kongress vorgelegt werden könnte. Mit grosser Mehrheit wurde beschlossen, die Abordnung anzunehmen.

— **Neue Bahnen im Kongostaate.** Wie die Münchener „Allgemeine Zeitung“ mittheilt, ist vor kurzem eine grosse Anzahl Ingenieure nach dem Kongostaate abgereist, um die neuen Eisenbahnlinien abzustecken, welche weiter für den Kongostaat geplant sind und die mit einem Aufwand von 200000000 Frcs. geschaffen werden sollen. Die geplanten Eisenbahnen sollen die Verbindung des innerafrikanischen Seengebietes mit der Küste herstellen. Nach einer Karte, welche das „Mouvement Geographique“ bringt, wird die Bahn bei der Station Stanleyfalls, die durch Dampfer mit Matadi in regelmässigem Verkehre steht, ihren Ausgang nehmen und etwa längs des Aequators bis zu der Stelle geführt werden, wo das Berggelände abstürzt zu dem grossen „Graben“ Mittelafrikas, in dessen Grunde die gewaltigen Seen, der Albert-Nyanza, Albert-Eduardsee, der Kiwasee und der Tanganika liegen. Auf der Höhe des „Grabens“ wird die Kongoostbahn sich theilen. Der nördliche Zweig wird das Quellengebiet des Aruwimi kreuzen, dann allmählich sich nach dem Flussthal des Semliki niedersenken und durch den Urwald zu dem grossen Markt Kawalli, unweit des Albertsees, und zu diesem selbst führen. Von dort aus wird, wie dies unter Emin Pascha der Fall war, durch Dampfer eine regelmässige Schifffahrt auf dem See und dem Nil hergestellt, der Kongostaat also über Wadelai, Dufile und Redschaf mit Khartum in Verkehr gebracht werden. Auf diese Weise wird der langgehegte Wunsch des Königs Leopold zur Thatsache werden — einen grossen Handelsweg zu schaffen, der Kongo und Nil verbindet und gestattet, die reichen Schätze des Kongostaates dem atlantischen Ozean und dem Mittelmeere zuzuführen. Der südliche Zweig der Bahn soll ebenfalls längs des Randes des grossen Grabens durch das fruchtbare Gelände des Quellgebietes der Lowa geführt werden. Dann geht es vorüber an den in der Ferne auftauchenden Vulkanen des Kirunga-tscha-gongo, die Graf Götzen entdeckt hat, und vorbei an dem tiefblauen Kiwasee zum Marktplatz Gwese und von dort zu dem schon jetzt stark besuchten Hafen Uwira am Tanganikasee. Dort wird eine Dampferstation errichtet werden, die mit den zahlreichen wichtigen Plätzen am See einen regelmässigen Verkehr unterhalten und auch die Verbindung mit dem deutschen Seeufer herstellen soll, wo voraussichtlich bei Kawele die deutsche Ostafrikabahn münden wird. Wenn einmal diese Verbindung hergestellt ist, wird man Afrika bequem in ebenso vielen Tagen in der Eisenbahn und im Dampfer durchqueren können, als man früher Monate brauchte, um in beschwerlicher Reise von einer Küste zur anderen zu gelangen.

— Der **Schantung-Eisenbahngesellschaft** in Berlin ist die Konzession zur Führung der Bahnlinie von Tsintau nach Tsinan-fu und einer Zweiglinie nach Poschan für das ausserhalb des Amtsbezirks des kaiserlichen Gouvernements Kiautschou in der chinesischen Provinz Schantung liegende Gebiet ertheilt worden.

---

## Allgemeines.

— In den Büreaus der Vereinigten Elektrizitätsaktiengesellschaft in Budapest wurden nach einer Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ am 29. September in der Zeit zwischen 10 und 12 Uhr Abends sehr interessante **Versuche mit dem Schnelltelegraphen von Pollak und Virag** zwischen Budapest und Berlin angestellt. Die ungarische Telegraphenverwaltung sowie jene des Deutschen Reiches hatten für diesen Zweck eine Linie zur Verfügung gestellt, damit die neue Erfindung in Gegenwart offizieller Persönlichkeiten erprobt werde. Es handelt sich um den von dem Elektrotechniker Anton Pollak und dem Maschineningenieur Josef Virag, welcher zugleich Richter am Budapester Patentgerichtshof ist, erfundenen Schnelltelegraphen, der eine Uebertragungsgeschwindigkeit von mehr als 80000 Worten in der Stunde gestattet, unbeschadet der vollsten Genauigkeit des Telegraphirens. Die Versuche können als vollkommen und überraschend gelungen bezeichnet werden. Es wurde beispielsweise eine Depesche von 220 Worten mit dem vorbereiteten perforirten Papierstreifen in der Zeit von 10 Sekunden nach Berlin gegeben, und genau in der gleichen Zeit gelangte eine ebenso grosse Depesche aus Berlin hier ein. Am Berliner Apparat stand der eine der Erfinder, Herr Pollak, während Herr Virag in Budapest die Vorführung und das Telegraphiren besorgte. In Berlin war die Reichspostverwaltung bei dem Versuch durch den Direktor im Reichspostamt, Sydow, und andere Persönlichkeiten vertreten. In Budapest waren zahlreiche höhere Fachorgane der Telegraphenverwaltung anwesend. Ueberdies waren ein Vertreter der französischen Regierung und der Repräsentant einer Kabelgesellschaft in Chicago zugegen, der den Weg über den Ozean unternommen hatte, um den Apparat zu erproben. Es wird demnächst ein ähnlicher Versuch in Wien unternommen werden. Das Rufen der eingelangten Depeschen erfolgte nach dem Verfahren wie beim Telephoniren und nahm nur immer wenige Minuten in Anspruch.

— **Neues von der Telephonie ohne Draht** bringen die letzten Nachrichten aus England. Der bekannte Ingenieur Preece, der sich bereits seit wesentlich längerer Zeit als Marconi, allerdings mit geringerem Erfolge, mit der Telephonie ohne Draht beschäftigte, hat in den letzten Wochen in der Grafschaft Carnarvon Versuche mit drahtloser Telephonie gemacht, bei denen ein ganz neues Verfahren zu Grunde gelegt wurde. Es wurden vier hohe Stangen auf einer Sandbank im Gwyrfalflusse unweit der Kirche Llangfaglan errichtet, am Südende der Menatstrasse, die das Festland von der vorgelagerten Insel Anglesey trennt. Eine halbe Meile davon wurden vier ähnliche Stangen im Boden befestigt. Noch eine halbe Meile weiter im Belanfort befand sich eine hohe Stange mit einer Drahtspule, deren Ende in tiefem Wasser verankert war. Es gelang dem Sir William Preece nunmehr, zwischen den beschriebenen Punkten, ohne andere Vermittelung als die des Aethers zu telephoniren, und zwar richtete sich sein Bestreben nicht auf die Uebertragung der menschlichen Stimmen, sondern auf die hörbare Vermittelung von Telegrammen. Wenn nämlich an einem der Punkte ein Morsetelegraph aufgestellt und in Thätigkeit gesetzt wurde, so wurde das Knacken des Telegraphen an den anderen Stellen gehört. Da nun jeder geübte Telegraphist den Inhalt einer Depesche aus dem Geräusch des telegraphischen Apparates mit dem Gehör aufzunehmen vermag, so brauchte auch bei jenen Versuchen ein Telegraphist nur das Ohr an ein von Preece neukonstruirtes Aethertelephon zu legen, um den Inhalt der Depesche alsbald abzuhören. Mehrere Tage hintereinander blieb die telephonische Verbindung zwischen jenen Plätzen auf dem beschriebenen Wege aufrechterhalten und funktionirte dauernd ohne Fehler. Nunmehr werden die Versuche in grösserem Maassstabe und in grösseren Entfernungen fortgesetzt werden, und zwar ist zunächst eine Verbindung zwischen dem Belanfort einerseits mit dem Landwynleuchtthurm und dem Carnarvonschloss andererseits geplant. Preece neigt vorläufig zu der Annahme, dass mit seinem neuen System eine viel schnellere Vermittelung drahtloser Depeschen möglich sein würde als mit dem Marconi'schen Verfahren, da letzteres bekanntlich nur eine recht langsame Telegraphie gestattet. Vorläufig lässt die Deutlichkeit der telephonirten Geräusche allerdings noch zu wünschen übrig, jedoch befinden sich die Versuche ja erst in ihren Anfängen und werden sicherlich bald wesentliche Verbesserungen erfahren. („Hamb. Corr.“)

— Auf Grund amtlicher Mittheilungen veröffentlicht der „Fuhrhalter“ eine **Statistik der Unfälle im Berliner Strassenverkehr** für 1898. Danach kamen im Betriebe der Pferde- und elektrischen Bahnen nicht weniger als 4 409 Zusammenstösse vor, im Omnibusbetriebe dagegen nur 792 und durch andere Fuhrwerke nur 2 996. Die Zahl der Personenunfälle bei den Pferde- und elektrischen Bahnen belief sich auf 2 517. Verletzt wurden 7 Personen tödtlich, 145 schwer und 1 148 leicht.

Nach einer Zusammenstellung des Kommissariates für das öffentliche Fuhrwesen besass Berlin anfangs 1899 über 10 720 öffentliche Fuhrwerke, darunter 6 958 Droschken und 1 842 Strassenbahnwagen. Während die Wagen durchweg zugenommen hatten, war die Zahl der Pferde auf 23 076 zurückgegangen, gegenüber dem Vorjahre um 682 Stück, zumeist infolge der Umgestaltung der Pferdebahnen in elektrische Bahnen.

— **Elektrische Holzkonservirung.** Zur Konservirung von frischem Holz wollen die französischen Ingenieure Nodon und Bretonmeau eine Konservirungsflüssigkeit (bor- und harzsaures Natron) mit Hilfe des elektrischen Stromes in das Holz hinein und gleichzeitig den Saft aus dem Baume herausbefördern. Das Holz wird, dem „Hamb. Corresp.“ zufolge, zu dem Zwecke in bleierne Tröge gelegt, die mit dem positiven Pol einer Dynamomaschine leitend verbunden sind. Auf das Holz kommt dann eine poröse Masse, die mit bor- und harzsaurem Natron getränkt und mit einer Bleiplatte bedeckt ist, die mit dem negativen Pole des Generators in leitender Verbindung steht. Beim Stromdurchgang dringt die Bor- und Harzsäure in das Holz; das Holz kommt dann in ein Alaunbad, durch das in den Holzporen unlösliche Thonerdeseife entsteht. Nach dreistündigem Bade ist das Holz zum Trocknen fertig. Selbst weiche Hölzer sollen nach diesem Verfahren, das der elektrischen Gerberei ähnlich ist, vollkommen wetterbeständig werden.

— Ein französischer Dichter, Franc-Nohain, hat unter dem Titel: **„Chansons des Trains et des Gares“** in Paris ein Heft herausgegeben, das 27 Lieder über das Eisenbahnwesen enthält, heitere, schalkhafte, nicht unpoetische Dichtungen, die sich leider nur schwer übersetzen lassen. Der Dichter macht den hübschen Versuch, leblosen Gegenständen wie der Lokomotive Empfindungen und Gefühle zu verleihen. So singt er von den Schienen, die beständig parallel nebeneinander herlaufen, ohne je zusammen zu kommen:

„Ils ne connaîtront pas le seul bonheur sur terre,
Cette douceur de la main dans la main.“ —

Ein anderes Gedicht trägt die Ueberschrift „Die Kuh und die Lokomotive“. Nachstehend Anfang und Schluss davon zur Kennzeichnung des Dichters und seiner Eigenart:

„Calme, immobile,
Dans le petit pré tranquille, au long de la ligne,
C'est une vache qui rumine.
Pour tant de vaches qui regardèrent
Passer des chemins de fer,
Il convient aussi qu'on le sache,
Il y a des locomotives qui regardent les vaches.“

Dann träumt die Lokomotive:

„En regardant les veaux
Batifoler près de leur mère
Songe à l'impossible chimère,
Et se détourne le coeur gros,
Jouir en paix de la nature,
Avec une progéniture
De petits locomotiveaux. . . .“

— **Preisausschreiben.** Die Internationale Vereinigung für vergleichende Rechtswissenschaft und Volkswirthschaftslehre zu Berlin setzt den von ihrem Mitgliede Dr. Karl Hilse zu Berlin, Syndikus, Dozenten der technischen Hochschule, gestifteten Preis von 1 000 ℳ. als Hilsepreis für die beste Arbeit über folgendes Thema aus: **„Die Haftgesetze für Eisenbahnen in den wichtigsten Staaten Europas** (unter eventueller Berücksichtigung der Vereinigten Staaten von Amerika), geschichtlich und nach ihrer wirthschaftlichen Tragweite dargestellt.“ Die Arbeiten müssen bis zum 1. April 1901 an den 1. Schriftführer der Vereinigung, Kammergerichtsrath Dr. Kronecker, Berlin W., Kurfürstendamm 241, eingeliefert werden, und 2. in deutscher oder französischer oder englischer Sprache verfasst sein, auch müssen die deutschen Manuskripte mit lateinischen Buchstaben geschrieben sein. 3. Die Arbeiten sind in bekannter Weise mit einem Motto zu versehen und die Namen in versiegelten Briefumschlägen beizulegen. Preisrichter sind Dr. jur. T. M. C. Asser, Staatsrath, Haag; Dr. Georg Eger, Regierungsrath, Berlin; Dr. William Hewins, Direktor der London School of Economics

and Political Science, London und Dr. Friedrich Meili, ordentlicher Professor der Rechte, Advokat, Zürich. Die Verkündigung der Entscheidung soll womöglich vor dem 1. April 1902 erfolgen.

## Bücherschau.

**Der Spreetunnel zwischen Stralau und Treptow bei Berlin.** Ausgeführt in den Jahren 1895—1899 von der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, G. m. b. H., zu Berlin. Berlin, Verlag von Julius Springer.

Durch die Vollendung des Tunnels ist die Möglichkeit der Lösung einer Aufgabe bewiesen, die selbst die Berliner Autoritäten für unlösbar gehalten hatten: Die Ausführung von Tunneln nach dem Schildsystem in systematischem Betriebe in solchem Gebirge, das, wie der Berliner Untergrund, durchweg die Natur des schwimmenden Gebirges in Form wasserdurchtränkten Sandes besitzt. An keiner Stelle sind bisher durch derartigen Untergrund fortlaufende Tunnel nach dem Schildvortrieb gebaut worden. Der Treptower Tunnel steht jetzt, wie die Denkschrift ausführt, in tadelloser Beschaffenheit fertig da. Die Kinderkrankheiten, die bei der Arbeit sich herausstellten, sind glücklich überwunden, und werthvolle Erfahrungen gesammelt worden, die der Gesellschaft bei der bevorstehenden zweiten gleichartigen Ausführung, die ihr übertragen ist, dem Bau eines 2 km langen Siels in Hamburg, zu statten kommen.

Die Denkschrift trägt sowohl bezüglich des Inhalts, als der Ausstattung ein vornehmes Gewand. Sie verbreitet sich in einem einleitenden Abschnitt über eine der wichtigsten verkehrspolitischen Fragen, die des städtischen Schnellverkehres, der ja an die Technik vielfache und ausgedehnte Aufgaben stellt, die auf dem Gebiete des Tunnelbaues liegen. Es ist hier gezeigt, welch' weites Feld sich auch der besonderen, in der Denkschrift behandelten Bauweise eröffnet, die in einem zweiten und dritten Abschnitt, erläutert durch zahlreiche treffliche bildliche Darstellungen, die als besondere Tafeln beigegeben sind, an der Hand der Treptower Ausführung genauer erörtert ist.

Die deutsche Technik darf mit Stolz auf den Erfolg hinweisen, den sie mit der Vollendung des vorliegenden Bauwerkes errungen hat.

**— Neuere Fortschritte auf dem Gebiete der Elektrizität.** Von Prof. Dr. F. Richarz. Mit 94 Abbildungen im Text. („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 12 monatliche Bändchen zu je 90 ₰, geschmackvoll gebunden zu je 1,15 ℳ oder 54 wöchentliche Lieferungen zu je 20 ₰.) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig.

Das vorliegende Bändchen enthält eine Reihe von Vorträgen, die theils im Greifswalder Naturwissenschaftlichen Verein, theils in freien Kursen gehalten worden sind. Die Zuhörer gehörten den verschiedensten Berufszweigen an, und in den Ferienkursen zählten zu ihnen auch Damen. Dementsprechend war der Inhalt vollkommen gemeinverständlich abgefasst und nahm erläuternd Bezug auf die bekannten Erscheinungen und Gesetze auf dem Gebiete der Elektrizität. Die erweiterte Ausarbeitung der Vorträge bildet den Kern der vorliegenden Schrift. Für die, welche tiefer in Kenntniss und Theorie der Erscheinungen eindringen wollen, sind Einschaltungen in kleinerem Druck gemacht. Vier Vorträge verbreiten sich über elektrische Schwingungen und elektrische Wellen auf Drähten; die Hertzschen Wellen in der Luft, Strahlen elektrischer Kraft und die Telegraphie ohne Draht; Faraday's Kraftlinien und die neueren Vorstellungen über das Wesen der elektrischen und magnetischen Erscheinungen; die Teslaströme; die Kathodenstrahlen und Röntgenstrahlen. Im ersten Vortrag ist eine Darstellung der absoluten elektrischen und magnetischen Maasseinheiten (Ampère, Volt und Ohm) vorausgeschickt.

Der Verfasser hat es trefflich verstanden, über die neueren Forschungen auf dem elektrischen Gebiete auch dem Nichtfachmann in verständlicher Weise Aufschluss zu geben. Das auch äusserlich vortheilhaft ausgestattete Bändchen kann besonders empfohlen werden.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 10. Oktober d. J. ist die zwischen den Stationen Alt-Sandec und Rytro im Kilometer 98,267 der Linie Orló-Tarnów (W. H. 82) gelegene Haltestelle Barcice für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

**Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen auf Bahnhof Brake.** Grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Infolge Abbruches der Kopframpe auf dem Bahnhofe Brake ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, daselbst bis auf weiteres ausgeschlossen.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Verkehrsstörungen.

**Kgl. bayerische Staatseisenbahnen.** Wegen Dammrutsches ist der Verkehr in der Strecke Wertach-Pfronten seit dem 26. September auf unbestimmte Zeit unterbrochen.

München, den 6. Oktober 1899. (2701)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

## 2. Güterverkehr.

**Kohlenfrachten der Station Ibbenbüren des Eisenbahndirektionsbezirks Münster i. W.**

Am 15. Oktober d. J. treten ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenbrikets von Station Ibbenbüren nach einzelnen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Hannover und Münster in Kraft, über deren Höhe und besondere Anwendungsbedingungen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft ertheilen.

Münster, den 5. Oktober 1899. (2702)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 13. Oktober 1899 tritt für Manganerze bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht von Cosel Hafen nach Mähr. Ostrau K. F. N. B. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 28 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 7. Oktober 1899. (2703)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau, Regensburg und Deggendorf Donaulände, Theil II vom 1. Januar 1899.**

Für die Beförderung von Quebracho-Extrakt, Mimosa-Extrakt und Kastanienholz-Extrakt bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen gelangen mit sofortiger Wirksamkeit die folgenden Frachtsätze im Verkehre mit dem Donaugebiet im allgemeinen zur Einführung:

| nach | von Frankfurt a/M. (sämmtl. Bahnhöfe) Pfennig für 100 kg |
|---|---|
| Passau-Donaulände | 195 |
| Regensburg-Donaulände | 157 |
| Deggendorf- " | 187 |

München, den 4. Oktober 1899. (2704)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 15. Oktober 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verband Theil II Heft 1 vom 1. März 1899 für Thon und Schieferthon unter den im Ausnahmetarif Nr. 46 des genannten Tarifheftes enthaltenen Bedingungen von Gross-Opatowitz nach den im Tarif verzeichneten deutschen Stationen (ausschliesslich Breslau Oderthorbahnhof, O/S. und Märk. Freib. Bahnhof) ermässigte und in gleichem Umfange von Blosdorf K. K. St. B. neue Frachtsätze in Kraft. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Stationen sowie die Verkehrsbüreaus in Breslau und Kattowitz.

Breslau, den 30. September 1899. (2705)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 werden die im Ausnahmetarif 10 a für Getreide, Mühlenfabrikate und Oelsamen aufgeführten Ausnahmefrachtsätze zwischen Anklam, Bärwalde N. M., Carolinenhorst, Greifswald, Lässig, Löcknitz, Nechlin, Prenzlau, Stettin Centralgüterbahnhof, Strasburg U. M., Tantow, Wolgast und Züssow einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen andererseits aufgehoben. Von dem genannten Tage ab werden für die genannten Artikel in den vorgenannten Stationsverbindungen die regelrechten Frachtsätze des Spezialtarifs I erhoben.

Berlin, den 2. Oktober 1899. (2706)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Theil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894.**

Die auf Seite 11 und 12 des Nachtrages VI für Kitzingen, Staffelbach und Würzburg transit angegebenen Frachtsätze werden mit 20. Oktober theilweise aufgehoben. Hierfür finden die entsprechenden Frachtsätze der Abtheilung b des Haupttarifes Anwendung.

München, den 6. Oktober 1899. (2707)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. ist die bayerische Station Schneeberg b/Amorbach in den Mannheim etc.-bayerischen Güterverkehr einbezogen worden; auch treten für den Verkehr mit Amorbach, Weilbach und Miltenberg Ermässigungen der Entfernungen und Frachtsätze ein. Nähere Auskunft ertheilt unsere Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 3. Oktober 1899. (2708)
Gr. Generaldirektion.

Infolge Abbruchs der Kopframpe auf dem Bahnhofe Brake (Oldbg.) ist die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Vor- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, daselbst bis auf weiteres ausgeschlossen.

Oldenburg, den 30. Sept. 1899. (2709)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

**Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.**

Vom 1. November d. J. ab bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende dieses Jahres, finden die für die Station Aussig (St. E. G.) bestehenden Frachtsätze unter den im Tarife vorgesehenen Bestimmungen auch Anwendung im Verkehre von und nach Station Schönpriesen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Dresden, den 6. Oktober 1899. (2710)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Saarkohlenverkehr nach Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und der anschliessenden Privatbahnen.**

Am 15. Oktober d. J. tritt für den Kohlen- und Koksversand von den Saargrubenstationen nach Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, der Arnstadt-Ichtershausener, Hohenebra-Ebeleber, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Mühlhausen-Ebeleber, Ruhlaer und Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn ein besonderer Kohlentarif Nr. 17 in Kraft.

Verkaufspreis 0,35 ℳ. (2711)
St. Johann-Saarbrücken, 5. Okt. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.**

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Jädickendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.

Breslau, den 7. Oktober 1899. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung des Nachtrages IX zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 gelangt zum Lokalgütertarife pro 1899, Theil II, Heft 2, ein Nachtrag IX zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

I. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka, gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn.
II. Tarif und Kilometerzeiger der Lokalbahn Krakau-Kocmyrzów, gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahn.
III. Aenderungen bezw. Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Hellern pro Exemplar erhältlich.

Wien, am 4. Oktober 1899. (2713)

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Thon, auch Schieferthon, roh, gebrannt oder geröstet, auch gemahlen und präparirt, lose oder in Säcken zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1900 in Kraft:

| | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Zliv | 66 ₰ |
| Nach Aussig-Landungsplatz von Zliv | 66 ₰ |
| Nach Schönpriesen-Umschlag von Zliv | 61 ₰ |
| Nach Dresden-Elbkai von Zliv | 88 ₰ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 6. Oktober 1899. (2714)
Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Ermässigter Frachtsatz für Pflaumentransporte von Sziszek mit Bestimmung nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 8. Oktober 1899 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 wird für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern als Frachtgut in Wagenladungen zu 10 000 kg mit Bestimmung nach Paris und darüber hinaus von Sziszek bis Passau transit der Frachtsatz von 23,45 Francs für 1 000 kg berechnet.

Die Annahme und Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Tarifbestimmungen des vom 1. Januar 1895 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von getrockneten Pflaumen und Pflaumenmus in Fässern von Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) nach Passau transit mit Bestimmung nach Paris oder darüber hinaus.

Wien, am 3. Oktober 1899. (2715)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten k. k. priv. Südbahngesellschaft.

(Nr. 2716 siehe folgende Seiten.)

## 3. Personen- und Gepäckverkehr.

**Englisch-belgisch-deutsch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personenverkehr Theil II Heft F.**

Zu dem Tarif ist ein Ergänzungsblatt, gültig vom 1. November d. J., enthaltend anderweite Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für die Theilfahrscheinhefte westlich Wien erschienen.

Mainz, den 3. Oktober 1899. (2717)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

**Erste k. k. priv. Donaudampf**

Schlusstermine für die Güteraufnahme

Die Schlusstermine für die Entgegennahme von

| Die Güteraufnahme wird eingestellt in den Stationen | nach Stationen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Sulina, Konstantinopel, Odessa und Levantestationen | Turn-Severin, Cladova, Radujevatz, Csetate Calafat, Widdin, Lom=Palanka, Rahova, Bechet, Corabia, Nicopoli, Turn=Magurelle, Sistov, Rustschuk, Giurgevo, Tutrakan, Oltenitza, Silistria, Czernavoda, Hirsova, Braila, Galaz, Isaktscha, Tultscha | Sziszek, Bosn.=Gradiska, Siekovatz, Brood, Samac, Zupanje, Brcka, Jamina, Raca, Mitrovitz, Sabac, Obrenovatz | Titel, Török=Becse, O=Becse, Ada, Zenta, Török=Kanizsa, O=Kanizsa, Szeged, Nagy=Becskerek, Temesvár | Essegg, Belisce, Barcs | Zombor, Szivácz, Cservenka, Kula, Uj=Verbász | Grocka, Semendria, Kubin, Dubrovitz, Báziás, Gradiste, Moldova, Drenkova, Milanovatz, Orsova | Zimony (Semlin), Belgrad, Pancsova |
| Regensburg | 28./10. | 9./11. | 11./11. | 4./11. | 11./11. | 3./11. | 11./11. | * |
| Deggendorf | 25./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| Passau | 30./10. | 11./11. | 14./11. | 6./11. | 14./11. | 4./11. | 14./11. | * |
| Obernzell, Niederranna, Wesenufer, Wilhering | 27./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| Engelhartszell, Obermühl, Neuhaus, Aschach, Brandstatt=Efferding | 27./10. | 8./11. | 14./11. | 6./11. | 14./11. | 4./11. | 14./11. | 14./11. |
| Linz | 31./10. | 11./11. | 16./11. | 8./11. | 16./11. | 8./11. | 16./11. | * |
| Mauthausen, Wallsee, Grein, Isperdorf, St. Nicola, Ybbs, Pechlarn, Weitenegg, Spitz, Weissenkirchen, Stein, Krems | 31./10. | 11./11. | 16./11. | 8./11. | 16./11. | 8./11. | 16./11. | 16./11. |
| Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf, Tulln, Greifenstein | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| Korneuburg, Nussdorf | 5./11. | 16./11. | 18./11. | 16./11. | 20./11. | 9./11. | 20./11. | * |
| Wien (Nordbahnlände) | 5./11. | 16./11. | 20./11. | 16./11. | 20./11. | 9./11. | 20./11. | * |
| Wien (Praterkai) | 7./11. | 18./11. | 22./11. | 18./11. | 22./11. | 11./11. | 22./11. | * |
| Wien (Donaukaibahnhof) | 5./11. | 18./11. | 21./11. | 17./11. | 21./11. | 10./11. | 21./11. | * |
| Fischamend, Orth, Wildungsmauer, Deutsch-Altenburg, Hainburg, Theben, Körtvélyes, Böös, Komárom, Duna=Radvány, Piszke, Estergom (Gran), Párkány, Nagy=Maros, Veröcze, Vács (Waitzen), Ujpest | 3./11. | 15./11. | 18./11. | 15./11. | 23./11. | 11./11. | 18./11. | 18./11. |
| Pozsony (Pressburg), Gönyö=Néma, Györ (Raab) | 3./11. | 15./11. | 20./11. | 15./11. | 23./11. | 11./11. | 20./11. | * |
| Budapest (Donauuferbahnhof) | 8./11. | 19./11. | 24./11. | 24./11. | 25./11. | 14./11. | 24./11. | * |
| Tétény, Rácz=Almás, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcsö, Kamenitz | 3./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 14./11. | 15./11. | 15./11. |
| Budafok, Erd, Ercsi, Adony, Földvár, Paks, Kalocsa, Tolna, Baja, Mohács, Bezdán, Apatin, Draueck, Gombos, Vukovár, Illok, N.-Palanka, Cserevitz, Ujvidék (Neusatz), Karlocza (Karlovitz) | 3./11. | 15./11. | 20./11. | 24./11. | 24./11. | 14./11. | 24./11. | 24./11. |
| Zimony (Semlin), Belgrad, Pancsova | 10./11. | 22./11. | * | 24./11. | 24./11. | 14./11. | * | * |
| Grocka, Semendria, Kubin, Dubrovitz, Báziás, Gradiste, Moldova, Drenkova, Milanovatz, Orsova | 8./11. | 20./11. | * | 22./11. | 21./11. | 11./11. | * | * |
| Turn=Severin, Cladova, Radujevatz, Csetate, Calafat, Widdin, Lom=Palanka, Rahova, Bechet, Corabia, Nicopoli, Somovit, Turn=Magurelle, Sistov, Rustschuk, Giurgevo | 11./11. | * | 21./11. | 11./11. | 14./11. | 31./10. | 25./11. | 25./11. |
| Tutrakan, Oltenitza, Silistria, Czernavoda, Hirsova, Braila, Galaz, Isaktscha, Tultscha | 11./11. | * | 18./11. | 11./11. | 11./11. | 28./10. | 23./11. | 23./11. |
| Zombor, Szivácz, Cservenka, Kula, Uj=Verbász | 3./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. |
| Essegg | 3./11. | 15./11. | 21./11. | 21./11. | 30./11. | 14./11. | 21./11. | 21./11. |
| Barcs, Belisce | 28./10. | 11./11. | 18./11. | 18./11. | 30./11. | 11./11. | 18./11. | 18./11. |
| Titel, Török=Becse, O=Becse, Ada, Zenta, Török=Kanizsa, O=Kanizsa, Szeged, Nagy=Becskerek, Temesvár | 3./11. | 15./11. | 30./11. | 30./11. | 18./11. | 11./11. | 26./11. | 30./11. |
| Sziszek, Bosn.=Gradiska, Siekovatz, Brood, Samac, Zupanje, Brcka, Jamina, Raca, Mitrovitz, Sabac, Obrenovatz | 28./10. | 11./11. | * | 11./11. | 16./11. | 4./11. | 16./11. | * |

*) In den mit einem Sterne (*) bezeichneten Verkehrsrelationen bleibt die Güteraufnahme insolange offen, als die Witte-

Wien, im Oktober 1899.

## 4. Lieferfristen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Genehmigung der Einführung einer Zuschlagsfrist und Beschränkung der lagergeldfreien Abnahmefrist in der Station Matzleinsdorf.

Die am 30. September 1899 kundgemachte Einführung einer Zuschlagsfrist von drei Tagen für die über unsere Hilfsrouten geleiteten Gütertransporte, sowie die Beschränkung der lagergeldfreien Abnahmefrist in der Station Wien=Matzleinsdorf auf zwei Tage wurde mit Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Oktober 1899, Z. 45732/16, genehmigt.

Wien, am 5. Oktober 1899. (2718)

Die Generaldirektion.

## 5. Verdingungen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Lieferung von eisernen Ueberbauten.

Für die Brücken der Bahnstrecke Neustadt-Hüfingen soll die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten

öffentlich vergeben werden.

| | Flusseisen | Gusseisen | Stahl | im ganzen |
|---|---|---|---|---|
| | Kilogramm | | | |
| Abth. I | 93 796 | 2 574 | — | 96 370 |
| „ II | 50 000 | 1 100 | 2 200 | 53 300 |
| „ III | 97 330 | 3 570 | — | 100 900 |
| „ IV | 159 800 | 4 250 | 2 950 | 167 000 |
| „ V | 242 200 | 3 780 | 3 900 | 249 880 |

**schifffahrtsgesellschaft.**

(exklusive Schleppladungen) pro 1899.

Schleppladungen werden separat bekannt gegeben.

nach Stationen

| Budafok, Erd, Ercsi, Adony, Földvár, Paks, Kalocsa, Tolna, Baja, Mohács, Bezdán, Apatin, Draueck, Gombos, Vukovár, Illok, N.-Palanka, Cserevitz, Ujvidék (Neusatz), Karlocza (Karlovitz) | Tétény, Rácz-Almás, Szalk, Apostag, Harta, Ordas, Szegzárd, Szekcsö, Kamenitz | Budapest (inkl. Donauuferbahnhof) | Pozsony (Pressburg), Gönyö-Néma, Györ (Raab) | Fischamend, Orth, Wildungsmauer, D.-Altenburg, Hainburg, Theben, Körtvélyes, Böös, Komárom, Duna-Radvány, Piszke, Estergom (Gran), Párkány, N.-Maros, Veröcze, Vácz (Waitzen), Ujpest | Wien (Nordbahnlände, Praterkai, Donaukaibahnhof) | Korneuburg, Nussdorf | Persenbeug, Marbach, Melk, Aggsbach, Rossatz, Hollenburg, Zwentendorf, Tulln, Greifenstein | Mauthausen, Wallsee, Grein, Isperdorf, St. Nicola, Ybbs, Pechlarn, Weitenegg, Spitz, Weissenkirchen, Stein, Krems | Linz | Engelhartszell, Obermühl, Neuhaus, Aschach, Brandstadt-Efferding | Obernzell, Niederranna, Wesenufer, Wilhering | Passau | Deggendorf | Regensburg |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11./11. | 3./11. | * | * | 11./11. | * | * | 28./10. | 11./11. | * | 11./11. | 28./10. | * | 28./10. | — |
| 31./10. | 25./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 25./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 25./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| 14./11. | 4./11. | * | * | 14./11. | * | * | 28./10. | 14./11. | * | 14./11. | 28./10. | — | 28./10. | * |
| 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31 /10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| 14./11. | 2./11. | 16./11. | 16./11. | 14./11. | 14./11. | 14./11. | 28./10. | 14./11. | 16./11. | 14./11. | 28./10. | 11./11. | 28./10. | 11./11. |
| 16./11. | 4./11. | * | * | 16./11. | * | * | 31./10. | 16./11. | — | 16./11. | 31./10. | * | 31./10. | * |
| 16./11. | 4./11. | 16./11. | 16./11. | 16./11. | 16./11. | 16./11. | 30./10. | 11./11. | 11./11. | 11./11. | 30./10. | 11./11. | 30./10. | 11./11. |
| 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. | 31./10. |
| 20./11. | 9./11. | * | * | 21./11. | * | * | 30./10. | 11./11. | * | 11./11. | 30./10. | * | 30./10. | * |
| 20./11. | 9./11. | * | * | 21./11. | — | * | 28./10. | 10./11. | * | 9./11. | 28./10. | * | 28./10. | * |
| 22./11. | 11./11. | * | * | 23./11. | — | * | 30./10. | 11./11. | * | 11./11. | 30./10. | * | 30./10. | * |
| 21./11. | 10./11. | * | * | 22./11. | — | * | 27./10. | 11./11. | * | 10./11. | 27./10. | * | 27./10. | * |
| 18./11. | 12./11. | 23./11. | 23./11. | 23./11. | 23./11. | 23./11. | 25./10. | 6./11. | 23./11. | 6./11. | 25./10. | 23./11. | 25./10. | 23./11. |
| 18./11. | 12./11. | * | * | 23./11. | * | * | 25./10. | 6./11. | * | 6./11. | 25./10. | * | 25./10. | * |
| 25./11. | 13./11. | — | * | 25./11. | * | * | 25./10. | 6./11. | * | 6./11. | 25./10. | * | 25./10. | * |
| 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 20./10. | 31./10. | 15./11. | 31./10. | 20./10. | 15./11. | 20./10. | 15./11. |
| 25./11. | 15./11. | 24./11. | 24./11. | 18./11. | 24./11. | 24./11. | 20./10. | 31./10. | 24./11. | 31./10. | 20./10. | 24./11. | 20./10. | 24./11. |
| 25./11. | 15./11. | * | * | 17./11. | * | * | 17./10. | 31./10. | * | 31./10. | 17./10. | * | 17./10. | * |
| 23./11. | 14./11. | * | * | 15./11. | * | * | 14./10. | 28./10. | * | 28./10. | 14./10. | * | 14./10. | * |
| 11./11. | 3./11. | 25./11. | 25./11. | 4./11. | 25./11. | 25./11. | 4./10. | 18./10. | 25./11. | 19./10. | 4./10. | 25./11. | 4./10. | 25./11. |
| 10./11. | 2./11. | 23./11. | 23./11. | 2./11. | 23./11. | 23./11. | 3./10. | 17./10. | 23./11. | 17./10. | 3./10. | 23./11. | 3./10. | 23./11. |
| 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 15./11. | 20./10. | 2./11. | 15./11. | 2./11. | 20./10. | 15./11. | 20./10. | 15./11. |
| 21./11. | 11./11. | 21./11. | 21./11. | 15./11. | 21./11. | 21./11. | 18./10. | 31./10. | 21./11. | 31./10. | 18./10. | 21./11. | 18./10. | 21./11. |
| 18./11. | 9./11. | 18./11. | 18./11. | 11./11. | 18./11. | 18./11. | 15./10. | 28./10. | 18./11. | 28./10. | 15./10. | 18./11. | 15./10. | 18./11. |
| 18./11. | 10./11. | 18./11. | 18./11. | 11./11. | 18./11. | 18./11. | 15./10. | 28./10. | 19./11. | 27./10. | 15./10. | 18./11. | 15./10. | 18./11. |
| 11./11. | 4./11. | * | * | 4./11. | * | * | 7./10. | 20./10. | * | 20./10. | 7./10. | * | 7./10. | * |

rungs- und Wasserstandsverhältnisse es gestatten. Die Einstellungstermine für diese Verkehre werden separat verlautbart.

Die Direktion. (2716)

---

Die Angebote können auf jede einzelne, auf mehrere oder auf alle Abtheilungen gestellt werden. Angebote auf mehr als eine Abtheilung bleiben auch bei Zutheilung nur einer solchen gültig, wenn sie für diesen Fall keine besonderen Preisangaben enthalten. Bedingnisshefte, Pläne und Gewichtsverzeichnisse liegen im Generaldirektionsgebäude — Zimmer 59 — zur Ansicht auf; jedoch können auch Abdrücke derselben gegen Erstattung der Selbstkosten abgegeben werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Brücken der Höllenthalbahn" versehen bis zu der auf

20. Oktober, Vormittags 10 Uhr,

festgesetzten Eröffnungsverhandlung an unser Centralbüreau einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen.

Karlsruhe, den 2. Oktober 1899. (2719)

Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

---

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines Wasserbehälters von 50 cbm Inhalt auf Bahnhof Stumsdorf soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Angebotsformulare liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ. (baar) bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Wasserbehälters für Bahnhof Stumsdorf"

versehen zu dem auf

Mittwoch, den 18. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr,

anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im September 1899. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Jablonowo am 3. November 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Angebotbogen, Hauptabmessungen, Gewichtszusammenstellung, Bedingungen und eine Zeichnung der Gleisanordnung sind gegen Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau zu beziehen. Werden auch die Zeichnungen 33a und 33 bis 40 gewünscht, so sind für jede Zeichnung 50 ₰ mehr einzuschicken.

Danzig, den 5. Oktober 1899. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung und Aufstellung der beiden eisernen Ueberbauten (Blechträger) für die Ueberführung der Güterlinie Linn-Krefeld über den Gemeindeweg bei Bahnhof Oppum rund: 48,66 t Flusseisen, 2,34 t Flussstahlguss, 0,50 t Flussstahl, 0.21 t Schmiedeeisen, 1,21 t verzinktes Wellblech, soll öffentlich in einem Loose vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und porto- und bestellgeldfrei bis Mittwoch, den 25. Oktober, Vormittags 11½ Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote in den Geschäftsräumen der Bauabtheilung Krefeld (ehemalige Hauptwerkstätte, Eingang an der Fischelnerstrasse) in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgt, an die unterzeichnete Betriebsinspektion I (Bauabtheilung) einzusenden.

Die Bedingungen, Zeichnungen und Gewichtsberechnung liegen in genannten Räumen zur Einsichtnahme auf und sind erstere gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ (nicht in Briefmarken) von der unterzeichneten Stelle zu beziehen.

Zeichnungen und Gewichtsberechnung werden auf Wunsch an die Unternehmer leihweise abgegeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Krefeld, den 6. Oktober 1899. (2722)
Betriebsinspektion I (Bauabtheilung.)

---

Die Lieferung und Aufstellung von 8 Stück doppelten Drahtzugschranken auf der Strecke Nauen-Neustadt a/D. soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen bei der Betriebsinspektion 3 hierselbst, alter Hamburger Bahnhof, Invalidenstrasse Nr. 51, Zimmer 14 zur Einsicht aus, können auch gegen kostenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen und postfrei bis zu dem auf Sonnabend, den 21. Oktober d. J., Vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Berlin, den 4. Oktober 1899. (2723)
Königl. Eisenbahubetriebsinspektion 9.

---

Die Lieferung unseres Bedarfs an Oberbaumaterialien für das Rechnungsjahr 1900/1901 soll in einzelnen Loosen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Lieferung umfasst:

Loos I: rd. 278 t Laschen und Unterlagsplatten,

Loos II: rd. 29 „ Hakennägel,
„ 19 „ Laschenbolzen,
20 000 Stück Unterlagsringe.

Loos III: 14 Stück Zungenvorrichtungen zu einfachen Weichen aus 134 mm hohen Schienen,
8 Stück Zungenvorrichtungen zu 2 doppelten Kreuzungsweichen aus 134 mm hohen Schienen,
9 Stück Zungenvorrichtungen zu einfachen Weichen aus 113 mm hohen Schienen,
2 Stück vollständige Doppelweichen aus 113 mm hohen Schienen.

Loos IV: 38 Herz- und Kreuzungsstücke aus Stahlguss oder Flussstahl zu 134 mm hohen Schienen.

Loos V: 45 000 Stück kieferne Querschwellen, 2,7 m lang.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Materialienverwaltung hierselbst, bei welcher sie auch zur Einsicht offen liegen, gegen Einsendung von je 0,75 ℳ für Loos I und II, von 1,50 ℳ für Loos III, von 1,00 ℳ für Loos IV und von 0,30 ℳ für Loos V zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien, Loos . .“ versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermin, am 28. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schwerin, den 7. Oktober 1899. (2724)
Grossherzogliche General-Eisenbahndirektion.

---

**K. württ. Staatseisenbahnen.**

Zur Anfertigung und Lieferung sind zu vergeben:

400 zweiachsige Güterwagen mit 15 t Ladegewicht und zwar
200 bedeckte Güterwagen Lit. H und
200 offene Güterwagen Lit. O,

je hälftig mit und ohne Bremse. Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und die zugehörigen Zeichnungen werden auf Ansuchen von dem maschinentechnischen Büreau gegen eine in baar (nicht in Marken) einzusendende Entschädigung von 6 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau auf. Angebote auf Uebernahme der Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis

Freitag, den 20. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift

„Angebot auf Lieferung von Güterwagen“

bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bewerber anwohnen können, findet am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 5. Oktober 1899. (RM2725)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.
In Vertretung: Schleicher.

---

**Bauverdingung.**

Vorbehaltlich der Genehmigung der unterfertigten Stelle werden Dienstag, den 17. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, bei dem k. Oberbahnamte Bamberg im Wege der allgemeinen schriftlichen Verdingung die Erd-, Wegbefestigungs-, Kunstbau- und Unterbauarbeiten der Loose III und IV der Lokalbahn Strullendorf-Schlüsselfeld an den Meistabbietenden vergeben werden. Es kann sowohl auf jedes der beiden Loose einzeln, als auch auf beide Loose zusammen angeboten werden. Das Loos III mit 7 075 m Baulänge liegt zwischen Steppach und Wachenroth, das Loos IV mit 8 219 m Baulänge zwischen Wachenroth und Schlüsselfeld.

Die Kosten der Bauarbeiten dieser Loose sind, wie folgt, veranschlagt:

| Bauarbeiten | III. Loos | IV. Loos | Insgesammt |
|---|---|---|---|
| | ℳ | ℳ | ℳ |
| 1. Erdarbeiten | 46 919,02 | 52 748,60 | 99 667,62 |
| 2. Wegbefestigungsarbeiten | 3 507,36 | 10 004,80 | 13 512,16 |
| 3. Kunstbauarbeiten | 2 588,78 | 8 525,38 | 11 114,16 |
| 4. Unterbauarbeiten | 10 090,— | 12 504,50 | 22 594,50 |
| Gesammtkosten | 63 105,16 | 83 783,28 | 146 888,44 |

Die zu stellende Kaution beträgt für Loos III 6 000 ℳ, für Loos IV 8 000 ℳ.

Die Pläne, Kostenanschläge und Bedingnisse liegen bei dem k. Oberbahnamt Bamberg, Büreau III, zu jedermanns Einsicht auf, woselbst auch die Angebotsvordrücke in Empfang genommen werden können.

Die Angebote selbst müssen vorschriftsmässig verschlossen und überschrieben längstens bis zum Montag, den 16. Oktober 1899, Abends 6 Uhr, bei dem k. Oberbahnamte Bamberg postfrei eingelaufen sein, wenn dieselben eine Berücksichtigung finden sollen.

Die Anbietenden sind bei Vermeidung aller im Angebotsvordrucke angedrohten Folgen gehalten, zur oben angegebenen Verdingung sich entweder selbst einzufinden oder dabei durch genügend Bevollmächtigte vertreten zu lassen, auf Verlangen sogleich ihre Uebernahmefähigkeit, sowie ihr Betriebs- und Kautionsvermögen hinreichend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

München, im Oktober 1899. (2726H&V)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bereiche der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten Werkstattsmaterialienabgänge wird auf den 8. November d. J., Vormittags 11 Uhr im Geschäftszimmer Nr. 62 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis zum 29. November d. J.

Kattowitz, den 5. Oktober 1899. (2727)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 79 | 14. Oktober 1899. | XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



## Die Abwickelung des Güterverkehres auf den Eisenbahnen.

Von **Gustav Gerstel**, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen.

Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen steht heute unzweifelhaft auf einer hohen Stufe der Entwickelung; rastlos streben die Eisenbahnverwaltungen den stets neu auftauchenden Anforderungen nach Schnelligkeit und Bequemlichkeit Rechnung zu tragen, und internationale wie lokale Konferenzen zur Erreichung dieses Zieles abzuhalten.

Stiefmütterlicher wird dem todten Gute gegenüber vorgegangen, und erübrigt für dessen Beförderung meist nur jene Aufmerksamkeit und Arbeitsleistung, die nicht für die Befriedigung des Personendienstes in Anspruch genommen ist.

Zumeist erst nach Festlegung des Fahrplanes für die personenführenden Züge kann an die Konstruktion des Güterfahrplanes geschritten werden; man muss sich demzufolge begnügen — von einzelnen bevorzugten Zügen abgesehen — in die im graphischen Fahrplane verbliebenen weissen Stellen so gut wie möglich Güterzüge einzuzeichnen. Leicht erklärlich kann solcherart den Anforderungen, die im einzelnen an die Güterbeförderung zu stellen wären, selten in genügendem Maasse Rechnung getragen werden.

Und dennoch ist es zumeist der Güterverkehr, der den Bahnen ihre weltumwälzende Bedeutung gab, Ueberfluss und Mangel der entferntesten Länder auszugleichen, neue Industrien, Weltverkehr und Wohlhabenheit hervorzurufen, zu verbreiten und zu vertiefen vermochte.

Allmählich nur wurde der heutige Stand der Verkehrsentwickelung erreicht und ebenso allmählich Güterzug um Güterzug mehr abgelassen, ohne dass mit einem Schlage ein weit erkennbarer Unterschied zwischen früher und jetzt hervorgetreten wäre. So fehlte auch der plötzliche Antrieb, der den radikalen Bruch mit der Vergangenheit unausweichlich gemacht und das Einlenken in neue Bahnen allgemein gezeitigt hätte. Vornehmlich nur die englischen und wenige deutsche Bahnen wurden durch die mit Uebermacht auf sie eindringenden Verhältnisse, insbesondere durch die eine sorgfältige Arbeitstheilung erheischende Massenversendung genöthigt, den Güterverkehr schon in früher Frist in streng geregelte Bahnen zu leiten.

Wenn nun nachstehend versucht wird, die im übrigen heute bestehenden Verhältnisse der Güterbeförderung zu schildern und daran Vorschläge für eine systematische Regelung dieses Verkehres zu reihen, so können wir uns zumeist nur auf österreichische Verhältnisse beziehen, da die einschlägigen deutschen Verhältnisse dem Verfasser zu wenig bekannt sind, um darüber ein abschliessendes Urtheil zu gewinnen. Das Studium der graphischen Fahrpläne und Fahrordnungsbücher lässt jedoch erkennen, dass auf vielen ausserösterreichischen Bahnen die Verhältnisse nicht viel anders denn in Oesterreich liegen dürften.

In Oesterreich werden zumeist Gütereilzüge, gewöhnliche Ein- und Auslade- sowie Sammelgüterzüge geführt. Selten aber findet sich das Gut in den Zügen so vereint, wie es der Bezeichnung der Züge entsprechen würde. Namentlich die gewöhnlichen wie die Sammelgüterzüge enthalten Güter aller Richtungen und für alle Stationen, Wagen mit Stückgut und mit Wagenladungsgut.

Demgemäss muss in nahezu jeder Station gehalten und die Fahrt jedes Zuges ausnehmend verzögert werden. Obwohl die Wagenladung für eine entfernte Empfangsstation bis dahin im unberührten, plombirten Wagen verbleibt, muss sie alle, durch die sonstige Zugbehandlung bedingten Aufenthalte und Verzögerungen mitmachen und wird vielleicht wiederholt wegen Ueberlast, Güteranhäufung u. dergl. abgestellt. Bei der planlosen Zusammenstellung solcher Züge ereignet es sich in den grösseren Fracht- und Abzweigstationen zumeist auch, dass ein grosser Theil des Zuges in Abfall kommt. Die solcherart verursachte Umrangirung des Zuges, die im zugemessenen Zugaufenthalte nicht durchgeführt werden kann, erfolgt dann gewöhnlich in der Weise, dass neue Züge aus der schon vorhanden gewesenen

Ladung gebildet und abgesendet werden, während der angelangte Zug aufgelöst und seine weitergehende Ladung erst auf spätere Züge aufgetheilt wird. Wiederholt sich dies im langen Zuglaufe, wie die Erfahrung bestätigt, des öfteren, so wird um so eher erklärlich, wenn sogar Wagenladungsgüter — selbst wenn sie nicht von Seitenlinien kommen oder dahin gehen — die nicht gering bemessene Lieferzeit nahezu ganz benöthigen, wenn nicht überschreiten.

Noch viel ungünstiger stellt sich die Beförderung des Stückgutes. Fast nur im Sammelladungsdienste des Speditörs durchläuft selbes eine längere Strecke ohne Umladung, und erringt damit dem Verfrachter durch Vermittelung des Speditörs namhafte Vortheile, weil sich durch die Beladung und Bestimmung der ausgenutzten Wagen für eine entfernte Station meist die Beförderung mit direkt verkehrenden, vielleicht sogar mit Gütereilzügen erreichen lässt.

Im übrigen aber lässt die Beförderung des Stückgutes wohl sehr viel zu wünschen übrig, und dürfte die Mehrzahl der Bahnen nach den gemachten Erfahrungen die heutigen Lieferfristen wohl noch für zu geringe erachten, um mit ihnen das Auslangen zu finden. Dadurch auch erklärt sich, wenn sie vorschreiben, dass Güter mit Lieferzeitversicherung und solche ohne diese möglichst nicht im gleichen Wagen verladen werden sollen, obwohl die Lieferzeit für beide Gütergattungen die gleiche ist.

Im allgemeinen ist für grössere Stationen die Bildung eines Stationswagens mit 3 000 kg, für eine Mittelstation mit 2 000 kg gestattet. Da nun viele Stationen diese Menge für eine und dieselbe Bestimmungsstation nicht besitzen, oder die Magazinsräume ein weitergehendes Aufstapeln der Güter vielleicht erschweren, wird auch von grossen Stationen für mehrere und selbst viele einander nicht folgende Empfangsorte in einem Wagen, ja sogar für die gleiche Bestimmungsstation in mehrere Wagen — zusammen mit Gütern für andere Stationen — verladen.

Trifft ferner der Ein- und Ausladezug bei Nacht in einer Mittelstation ein, wo meist nur ungenügendes Arbeiterpersonal vorhanden ist, oder finden gleichzeitig andere Zugabfertigungen in der Station statt, so wird die Zuladung von Gütern bis 2 000 kg Gesammtgewicht während des Zugaufenthaltes unmöglich und die Stationen sind — wenn auch entgegen der Vorschrift — genöthigt, Stationswagen mit noch weit geringeren Mengen als 2 000 kg zu bilden.

Solcherart nun führen viele Züge eine grosse Anzahl die Behandlung erschwerender oder unausgenutzter Wagen mit sich, welche die Zuglänge und den Wagenbedarf vergrössern, die Betriebsabwickelung aber namhaft hemmen.

Im weiteren Zuglaufe müssen vornehmlich bedeutendere Stationen oder Abzweigestellen ihre Güter aus einer grösseren Wagenzahl ausladen, was innerhalb der vorgesehenen Zugaufenthalte oder aus Betriebsrücksichten sich häufig als unthunlich zeigt. Die Wagen müssen diesfalls vom Zuge abgestellt, und nach vorgenommener — durch die Zahl der schlecht beladenen Wagen um so hemmenderer — Umladung einem späteren Zuge beigegeben werden.

Dies kann sich beim gleichen Gute im Zuglaufe des öfteren wiederholen, und liegt es — besonders wenn es sich um den Verkehr von einer Seitenlinie über die Hauptlinie wieder auf eine Seitenlinie handelt — nahe, dass eine unverhältnissmässig grosse Zeitspanne erforderlich wird, um das Stückgut seiner Bestimmung zuzuführen.

Werden in den grösseren Stationen aus ungenügend beladen anlangenden Wagen neue Ladungen gebildet, die meist wieder planlos Güter für verschiedene Stationen und Linien enthalten, so kommen wohl Wagen in Ersparniss, die Langsamkeit der Güterbeförderung aber wird noch vergrössert.

Auch der Umstand, dass leer rückkehrende fremde Wagen mit jeder noch so geringen Gütermenge beladen werden dürfen, trägt zur Erschwerniss der Dienstabwickelung auf den Güterplätzen bei, da ja ein solcher, in der Bestimmungsstation zum Magazin gestellter Wagen eben denselben Raum, wie ein vollbelasteter Wagen einnimmt.

Die Schwierigkeiten und Hemmnisse, welche durch eine ungeregelte, oder vielleicht besser gesagt, nicht richtig geregelte Verlade- und Beförderungsweise der Stück- und Wagenladungsgüter hervorgerufen werden, erscheinen mit dem Gesagten wohl flüchtig angedeutet, durchaus aber nicht erschöpft.

Die Erkenntniss dieses Zustandes hat denn auch schon weite Kreise, sei es der Bahn, sei es des Handels erfasst, und mehren sich seit Jahren die Studien, Vorschläge und bis zur Durchführung gelangten Versuche, wie auch in betreff der Güterbeförderung den Anforderungen der Jetztzeit nachgekommen werden könne.

So haben die bayerischen Staatsbahnen eine Regelung des Stückgutverkehres unternommen, welcher ihnen namhafte Vortheile in rascherem Wagenumsatze und schnellerer Beförderung der Stückgüter sichert, während sie den direkten Güterzügen die Wagenladungen überweisen. Auch die preussischen Staatsbahnen wenden der raschen Güterbeförderung seit längerer Zeit ihr Augenmerk zu, und unterscheiden Fern-, Durchgangs- und Ortsgüterzüge mit der vornehmlichen Absicht, den ersteren die Massengüter zuzuweisen, den Durchgangsgüterzügen für weitere Entfernungen bestimmte Wagenladungen und geschlossene Stückgutwagen beizugeben, und selbe nur in grösseren Stationen oder an Knotenpunkten halten zu lassen, die Ortsgüterzüge aber zur Zu- und Abspedirung nach und von den kleineren Stationen zu verwenden.

Letzteres, seit einiger Zeit in Preussen eingeführtes System wurde vom Verfasser dieses in kurzen Zügen bereits im Jahre 1890 in Röll's Encyklopädie Band I Seite 391, wenn auch vornehmlich nur vom Standpunkte der Zugbelastung entwickelt.

Im weiteren Verfolge der damals vom Verfasser niedergelegten Ideen stellte sich dies System — wenn auch selbstständig entstanden — in seiner Entwickelung als eine Kombinirung der mittlerweile in Bayern und Preussen angewendeten Prinzipien dar, und währte die Vorbereitung nicht nur infolge der Ungunst von Verhältnissen, sondern auch deshalb eine ungewöhnlich lange Zeit, weil man sich nicht damit begnügen wollte, den Ausführungsorganen die Anwendung der für richtig erkannten Grundsätze zu überlassen. Im Gegentheile wurde angesichts des Umstandes, dass jahrzehntelange Vorurtheile und Gewohnheiten bekämpft werden sollten, getrachtet, die Verfügungen im einzelnen so durchzuarbeiten und zu überdenken, dass ein Misserfolg bei halbwegs gutem Willen ausgeschlossen bliebe, und es sich bei der praktischen — dem Verfasser fernstehenden — beharrlich zu verfolgenden und zu überwachenden Durchführung auf einem hierfür in Aussicht genommenen grösseren Bahnnetze sodann nur mehr darum handle, kleinere Reibungen und Mängel zu beseitigen, sowie in der Zukunft Aenderungen in der Güterbewegung gerecht zu werden.

Gewiss ist die Einleitung thunlichst vieler direkter Züge gegenwärtig eines der hauptsächlichsten, bei der Güterbeförderung anzuwendenden Mittel, und wird solches überall dort ermöglicht sein, wo viele Güter mit nur einer oder doch sehr entfernter Bestimmung zu befördern sind.

In Frage steht hierbei die zu wählende Geschwindigkeit dieser Züge. Bei zweigleisigen Flachlandbahnen mit dichtem Verkehre wird im gleichzeitigen Interesse der Betriebssicherheit und des Vermeidens von Ueberholungen unzweifelhaft zu rasch fahrenden Zügen gegriffen werden, ohne dadurch die Oekonomie zu schädigen, weil dort auch schwächere Lokomotiven grössere Lasten mit grösserer Geschwindigkeit zu befördern vermögen. Anders bei eingleisigen Bahnen, vornehmlich wenn es sich, wie in Oesterreich, zumeist um Bahnen mit grösseren Steigungen handelt.

Grössere Geschwindigkeit erfordert geringere Belastung, bei gleicher zu befördernder Ladung sohin eine grössere Zugzahl, wodurch bei eingleisiger Bahn die Zahl der Kreuzungen übermässig anwächst und die Betriebssicherheit sich verringert.

Handelt es sich dabei um eine Bahn mit grösseren Steigungsverhältnissen, so nimmt die Belastung im entgegengesetzten Verhältnisse zur Geschwindigkeit so empfindlich ab, dass durch diese Folgen der eingleisigen Bahn die ökonomischen und betriebstechnischen Schwierigkeiten in ungeahnter Weise vermehrt werden. Bei solchen Bahnen wird sich der Verkehr schnell fahrender Züge zumeist auf lebende, rasch verderbliche, Konkurrenzgüter u. dergl. beschränken müssen.

Im übrigen erweist das Studium der Fahrpläne, dass auf Bahnen mit grösseren Steigungen der wirkliche Fahrzeitunterschied zwischen gewöhnlichen und Gütereilzügen überhaupt kein wesentlicher, der Unterschied in den Aufenthalten — trotzdem selbst bei den Gütereilzügen oft nicht viel Gewicht auf rasches Durchbringen gelegt zu werden scheint — jedoch ein sehr beträchtlicher ist. So zeigte eine Linie von nahezu 700 km Länge einen Unterschied in den Fahrzeiten beider Zuggattungen von durchschnittlich nur 6 Stunden, in den Aufenthalten jedoch von 30 Stunden, wobei den Gütereilzügen noch immer ein Aufenthalt von 18 Stunden verbleibt.

Unzweifelhaft wird sohin schon ein sehr namhafter Vortheil errungen, wenn vorerst die Fahrzeiten nicht wesentlich geändert, hingegen die Aufenthalte möglichst gekürzt werden.

Schon auf Linien, auf welchen mehr als zwei Güterzüge in einer Richtung täglich verkehren, wird es im allgemeinen nicht gerechtfertigt sein, alle Güterzüge in allen Stationen halten zu lassen, sondern wird meist die Möglichkeit vorliegen, durch entsprechende Trennung der Ladung zur Bildung direkter, durchfahrender Züge von gewissen Stationen aus zu schreiten, und die Zahl der auf den Zwischenstationen haltenden Züge auf jenes Maass zu beschränken, welches den rein lokalen Bedürfnissen entspricht.

Ob sodann für die Beförderung der direkten Ladung Züge mit grösserer (Gütereilzüge) oder mit geringerer Geschwindigkeit (Güterzüge) in Verkehr zu setzen sein werden, hängt von den Steigungsverhältnissen der Bahn und der Gattung des zu befördernden Gutes ab.

Gütereilzüge sollen n u r dort Aufenthalt erhalten, wo dies unbedingt erforderlich ist, und muss deren Geschwindigkeit unter Hintansetzung der Oekonomie eine entsprechend grosse sein.

Direkte Güterzüge haben direkte Ladung von hierzu ausgewählten Stationen zu anderen derlei Stationen zu führen, demnach in den zwischenliegenden Stationen nur Aufenthalte für Zugförderung und aus Betriebsrücksichten zu erhalten, und sollen im allgemeinen bei geringerer Geschwindigkeit mit voller Belastung fahren. Diese Züge haben in den ausgewählten Stationen (Sammel-, Knoten-, Uebergangsstationen) Vertheilungsgut für die nachfahrenden, die Zwischenstationen bedienenden (Orts-) Güterzüge abzustellen, und sich wieder mit direkter Ladung zu ergänzen.

Die Ortsgüterzüge endlich haben das Gut für die zwischenliegenden Stationen abzustellen und von denselben zu übernehmen. Sie müssen so liegen und ihre Aufenthalte, wie jene der direkten Züge so gewählt sein, dass sie in den vorbestimmten Knotenstationen das gesammelte, für entfernter liegende Strecken bestimmte Gut an die überholenden direkten Züge zu übergeben, und von diesen das Gut für die nächstfolgende Gruppe von Mittelstationen zu übernehmen vermögen. Bei stärkerem lokalen Güterverkehre werden, falls die durchgehenden Güterzüge ihn nicht bewältigen können, weitere, auf kurze Strecken verkehrende Ortsgüterzüge vorzusehen sein. Je nach den obwaltenden Verhältnissen werden des ferneren die Ortsgüterzüge getheilt werden können in solche, welche nur Wagenladungen und leere Wagen mitnehmen oder abstellen und solche, welche nur für die Zu- oder Entladung der Stückgüter dienen.

Am vollkommensten würde das Ineinandergreifen der direkten und der den Zwischenverkehr bedienenden Güterzüge — von Gütereilzügen und Untertheilung der dem Zwischenverkehre dienenden Züge abgesehen — sich wohl so gestalten, dass in jeder der Knotenstationen vor jedem direkten Zuge ein Zwischenverkehrszug eintrifft, und ein solcher auch nach jedem direkten Zuge abgeht.

Dieses ideale Bild muss in der Praxis schon durch den Personenverkehr, die eingelebte Lage wichtiger, heute verkehrender Güterzüge weitgehende Abweichungen erleiden; solche werden ferner unvermeidlich sein, je nachdem es sich im Verlaufe oder am Ende der Linie um starke oder schwache Frachten-, um Bergwerks-, Grenzstationen, um Hafenplätze usw. mit ihren besonderen Anforderungen handelt. Ueberhaupt — so einfach und natürlich das fragliche System auch erscheint — gestaltet sich seine Durchführung heute, wo ein mächtig entwickelter Verkehr nach theilweise gänzlich neuen Grundsätzen geregelt werden soll, höchst schwierig.

Je umfangreicher der Güterdienst einer Bahn, desto vortheilhafter wird sich eine solche Regelung erweisen, und desto vollkommener wird dies System sich durchführen lassen.

Je nach der Dichte des Verkehres, der kommerziellen Bedeutung der berührten Stationen und Abzweigelinien usw. wird sich die Entfernung der Knotenpunkte, in denen der Austausch der Wagen von einer auf die andere Zuggattung vorzunehmen ist, richten, und mindestens wohl 50—60 km, höchstens 200 km betragen. Dies Höchstmaass bestimmt sich durch den Umstand, dass einestheils ein mit viel Zwischenaufenthalt behafteter Zug etwa 24 Stunden zur Zurücklegung von 150 bis 200 km benöthigen wird, während andererseits die letztgenannte Entfernung zugleich dem Maasse der mittleren Transportentfernung für einen Tag Lieferfrist entspricht. Die Höchstgrenze von 200 km gibt zugleich die äusserste Grenze für den Unterschied zwischen „direktem" und „lokalem oder Orts"-Gut.

Eine allgemeine Vorschrift an die Stationen, direktes Gut den direkten Zügen unmittelbar oder nach Ueberführung in den Knotenstationen zu übergeben, lokales Gut hingegen mit den Ortsgüterzügen zu befördern, genügt erfahrungsgemäss in der Wirklichkeit nicht, den angestrebten Zweck zu erreichen. Selbst bei strengster Erfüllung dieser Vorschrift wäre nur eine geringe Besserung gegenüber einer nahezu ganz ungeregelten Güterbeigabe zu erzielen, weil die verschiedenen Knotenstationen sodann doch bemüssigt wären, die direkten Züge gänzlich zu zerreissen, um nach Möglichkeit Ladung für die gleiche Bestimmung oder Richtung zu sammeln und daraus neue Züge zu bilden.

Bei Durchbildung des Systems für den gegebenen Fall wurde deshalb der gesammte Wagengüterverkehr aus der Transportbewegung eines ganzen Monates im einzelnen studirt und die Gesammtbeladung der Züge (nach Gewicht und Achsenzahl einerseits, nach lebendem, sonst dringendem, gewöhnlichem Gute und nach leeren Wagen andererseits) geordnet. Es wurde hierbei ein Monat mittleren Verkehres in der Erwägung gewählt, dass bei schwächerem Verkehre zum Theil mit unausgenützten Zügen gerechnet, zum Theil aber vorgesorgt werden muss, einzelne — die sonstige Durchführung des Systems nicht beirrende — Züge zeitweise auflassen zu können. Für Zunahme des Verkehres ist, insoweit es sich nicht ohnedies um Massenverkehr gleicher Bestimmung handelt, auf Grund der gepflogenen Erhebungen nur eine Direktive nothwendig, was für Züge in erster Richtung weiter einzuleiten seien, und welche grössere Verkehrstheilung sodann platzzugreifen habe.

Nach den vorhandenen Verkehrsverhältnissen, Stationsanlagen, Abzweigepunkten usw. wurde vorerst eine Untertheilung der Strecken in der Richtung vorgenommen, dass einstweilig die Knotenpunkte bestimmt wurden, in welchen der gegenseitige Austausch des lokalen, wie des direkten Gutes vorgenommen werden solle.

Aus den einschlägigen Zugbegleitpapieren des ausgewählten Monates wurde nunmehr das von jedem Zuge an jedem einzelnen Tage des Monates beförderte Gut von und nach den einzelnen Stationen der anschliessenden und nächstfolgenden Ortsstrecke, sowie das von den Stationen der anschliessenden Ortsstrecke über m i n d e s t e n s eine volle geschlossene — somit von zwei Knotenpunkten begrenzte — Ortsstrecke hinaus zu befördernde („direkte") Gut, letzteres nach Richtungen und Strecken auf-

gezeichnet, und wurden daraus Tagesübersichten gebildet, welche die stationsweise Bewegung in der jeweilig eigenen und nächsten Ortsstrecke, sowie das in der zweitnächsten Knotenstation für die verschiedenen in Betracht kommenden weiteren Richtungen und Strecken zur Verfügung kommende direkte Gut entnehmen liessen.

Diese Uebersichten bildeten die Grundlage für eine weitere tageweise Zusammenstellung, welche durch Aneinanderstossen und Zusammenziehen der gewonnenen Daten eine Uebersicht der Bewegung in den einzelnen Ortsstrecken (Höchst- und Mindestbetrag) sowohl der ganzen Linie, wie des ganzen Netzes bot, sowie für das allmähliche Anwachsen oder den Abfall des direkten Gutes, dann der Richtungen und Strecken, welche dieses Gut ohne Zwischenbehandlung direkt durchlaufen kann.

Daraus nun konnte vor allem berechnet werden, wo am zweckmässigsten direkte Züge und in welcher Zusammensetzung gebildet werden können und sollen, sohin auch, welche Aenderung etwa in der Wahl der Knotenstationen, endlich welche Hilfswechselstationen wünschenswerth wären.

Aus diesen tageweisen Uebersichten wurde des weiteren eine, den ganzen Monat umfassende graphische Darstellung hergestellt (die Tage als Abscissen, das nach Gattung und Strecke in Betracht kommende verschiedenartige Gut als Ordinaten), um den Einfluss der Sonn- und Feiertage abwägen und die endgültig in Rechnung zu ziehende Durchschnittsmenge, wie das zu befördernde Tagesminimum und Maximum bestimmen zu können.

Nun endlich wurde die Durchschnittsmenge des Gutes für jede Dispositionsstrecke neu aufgetheilt, und zwar nach der ermöglichten Belastung und Achsenzahl der Züge, nach direkten und nach Zwischenverkehrszügen wie nach Gütereilzügen, ferner die Zahl und allgemeine Lage wie das Ineinandergreifen der streckenweise benöthigten Zuggattungen bestimmt. Zugleich wurde für jeden Zug eine Disposition entworfen, die den Stationen genau vorschrieb, welche Gutsgattung und welche Bestimmung den einzelnen Zügen beizugeben sei, wie die einzelnen Knoten- oder Hilfsknotenstationen jeden Zug zu ergänzen, oder Gruppen desselben auf andere ebenso vorbestimmte Züge zu überstellen haben werden.

Das in den Ortsstrecken zuwachsende Gut wurde hierbei unter Beobachtung wirthschaftlicher Gesichtspunkte den Sammelzügen so aufgetheilt, dass einerseits die Auflösung eines solchen Zuges in einer bestimmten Station erfolgen könne, ohne weitergehendes Gut stehen lassen zu müssen, und dass andererseits direktes Gut möglichst bald auf entsprechende direkte Güterzüge oder Gütereilzüge übergehen könne. Den letzteren Zuggattungen wieder wurde das mitzunehmende Gut so vorgeschrieben, dass — insofern dessen Menge und Gattung es nicht schon im vorhinein ermöglichte — allmählich immer grössere und grössere für eine und dieselbe Verkehrsrichtung oder Verkehrsstrecke bestimmte Gruppen sich bildeten, und immer mehr direkte Züge einheitlicher Zusammensetzung in ununterbrochenem Anschlusse herauswuchsen, oder umgekehrt sich auflösten und in Sammelzüge übergingen.

Selbstverständlich wurden ebenso Anleitungen gegeben, wie bei grösserem Güterandrange wegen Einleitung von Bedarfszügen, und wie bei Annäherung an die Mindestfrachtbewegung des Jahres wegen Auflassung bestimmter Züge und Auftheilung des ihnen sonst zugewiesenen Gutes vorzugehen sei.

Es bedarf wohl auch keiner besonderen Erwähnung, dass die später zu besprechenden Studien über den Stückgutverkehr regulirend und mitbestimmend auf die Wahl, Zahl, Lage, Bestimmung usw. der einzelnen Züge wirkten.

(Schluss folgt.)

---

## Die bayerischen Gesetzentwürfe, betreffend Ausbau und Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes.

Die königlich bayerische Staatsregierung hat der Kammer der Abgeordneten zwei Gesetzentwürfe in Vorlage gebracht, betreffend:

A. den 1. zweigleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen und 2. die Beschaffung von Fahrmaterial und

B. den Bedarf für Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen.

Zu A. 1. Der zweigleisige Ausbau soll ausgeführt werden auf den Strecken 1. Augsburg-Donauwörth in einer Länge von 40,80 km mit einem Baukostenaufwande von 2 928 300 *M.*; 2. Kirchenlaibach-Markt-Redwitz in einer Länge von 30,58 km mit einem Baukostenaufwande von 3 747 500 *M.* und 3. Kempten-Röthenbach bei Lindau in einer Länge von 51,54 km mit einer Baukostensumme von 3 310 600 *M.*, zusammen also 122,92 km mit einem Gesammtaufwande von 9 986 400 *M.*, welcher sich mit Hinzurechnung einer 5 % Reserve und 10 % Verwaltungskosten auf 11 534 300 *M.* beziffert. — Den Kostenvoranschlägen für die herzustellenden Fahrbahnen wurde die Verwendung von Schienen des neuen starken Profils X mit 43,5 kg Gewicht auf das laufende Meter in den durchgehenden Gleisen zu Grunde gelegt; die Schienen sollen vorerst noch mit der Länge von 12 m angefertigt werden, die Lieferung solcher von 15 m Länge aber noch vorbehalten bleiben; in den Tunnels werden 18 m lange Schienen in Verwendung genommen.

Die Motive zu diesem Gesetzentwurfe enthalten in der Hauptsache folgendes: Zu 1. Die Strecke Augsburg-Donauwörth bildet ein Mittelglied der den internationalen Verkehr zwischen dem Norden Bayerns, dann Thüringen und Sachsen und dem gegen den Bodensee gelegenen südlichen Theil von Bayern sowie der Schweiz vermittelnden, mit Schnellzügen befahrenen Linie Pleinfeld-Buchloe. Da dieselbe täglich mit 28 Zügen, ungerechnet der Bedarfszüge, belegt ist und da bei dem eingleisigen Betriebe, welcher gegenwärtig bereits schon 60 regelmässige Zugkreuzungen umfasst, häufige Störungen und Zugverspätungen nicht zu vermeiden sind, ist zur anstandslosen Durchführung des Verkehres auf genannter Linie unbedingt nothwendig, dass sie mit einem zweiten Gleise versehen wird. — Zu 2. Die Strecke Kirchenlaibach-Markt-Redwitz bildet einen Theil der Linie Nürnberg-Eger, welche von besonderer Wichtigkeit ist, einerseits für den Güterverkehr wegen der Kohlentransporte aus dem böhmischen Kohlenbecken nach den bedeutenden Industriestädten Nürnberg-Fürth und nach Württemberg, andererseits für den internationalen Reiseverkehr durch den besonders im Sommer die Verbindung von Frankreich, den Rheinlanden, Holland, Belgien und England mit den nordböhmischen Bädern herstellenden, ferner auch die Verbindung über Bayreuth nach Hof vermittelnden Schnellzugverkehr. Von den nach beiden Richtungen durchfahrenden sechs Schnellzügen dienen vorzugsweise die beiden über Eger nach Karlsbad durchgeführten Züge, von welchen der eine Anschluss an den Ostende-Wien-Expresszug hat, einem internationalen Badepublikum; letzterer, welcher von der Ankunft des Schiffes in Ostende abhängig ist und sehr häufig in Nürnberg mit erheblicher Verspätung eintrifft, überträgt diese dann auch auf den Anschlusszug Nürnberg-Eger und bringt hierdurch Störungen in die Zugfolge; ausserdem erschweren die erheblichen Steigungen in der Strecke Kirchenlaibach-Markt-Redwitz in Verbindung mit der dichten Zugbelegung bei Unregelmässigkeiten den Fahrdienst in sehr erheblichem Maasse; aus allen diesen Gründen muss daher die Legung des zweiten Gleises als besonders vordringlich erachtet werden. — Zu 3. Der zweigleisige Ausbau dieser mit 31 Zügen, ungerechnet die Bedarfszüge, belegten Theilstrecke der Linie München-Lindau ist aus dem Grunde als besonders vordringlich zu erachten, da nach dessen Vollendung die wegen der ausgedehnten Neigungen von 1:100 durchweg schwierige Betriebsverhältnisse aufweisende Endstrecke Kempten-Lindau alsdann durchaus mit dem zweiten Gleise versehen ist. Mit Hinzurechnung dieser Gruppe von Doppelbahnen

wird in Bayern das Prozentverhältniss der Doppelbahnen auf 70,4 % der Schnellzug- und auf 54,1 % aller Hauptbahnlinien steigen.

Zu A. 2. In den Motiven zum Gesetze vom 9. Mai 1899, die Beschaffung von Fahrmaterial betreffend, wurde bereits zum Ausdruck gebracht, dass nur mit Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der inländischen Industrie nicht sofort der volle Bedarf an Fahrmaterial in die Gesetzesvorlage eingestellt werde und die Deckung des weiteren Bedarfes einer neuen Gesetzesvorlage vorbehalten werden müsse (siehe Nr. 19 S. 313 Abs. 2 d. Ztg). Die jetzige Vorlage bildet demnach eine Ergänzung des Gesetzes vom 9. Mai d. J. Behufs Nachholung der zurückgestellten Bedürfnisse werden nun folgende Anschaffungen beantragt:

a) 64 Lokomotiven und zwar 25 Rangirlokomotiven, 12 Bauzuglokomotiven, 2 Lokalbahnlokomotiven, 15 Personenzug- und 10 Güterzuglokomotiven;
b) 177 Personenwagen und zwar 10 Personenwagen I./II. Klasse, 140 Personenwagen III. Klasse und 27 Lokalbahnpersonenwagen II. und III. Klasse;
c) 41 Postwagen und zwar 20 vierachsige, 6 dreiachsige Postwagen und 15 Lokalbahnpack- und Postwagen; zu dieser Position wird als Begründung angeführt, dass während im Jahre 1893: 231 000 000 Briefpostsendungen, 132 000 000 Zeitungsnummern und 16 000 000 Packetsendungen aufgekommen sind, im Jahre 1898: 311 000 000 Briefpostsendungen, 261 000 000 Zeitungsnummern und 22⅔ Millionen Packetsendungen für die königlich bayerischen Posten auf den Eisenbahnen Beförderung gefunden haben;
d) 1 090 Güter- und Packwagen und zwar 1 000 theils gedeckte und theils offene Güterwagen, 25 Packwagen für Personenzüge, 30 Packwagen für Güterzüge und 35 Lokalbahnstückgutwagen.

Die Gesammtkosten für die Beschaffung dieses Fahrmaterials beziffern sich nach den dermaligen Preisen mit Einschluss einer kleinen Reserve auf 12 174 000 ℳ.

Zu B. Die Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen erstrecken sich:

1. auf die Beseitigung schienengleicher Wegübergänge;
2. auf Erweiterung, Umbau und Centralisirung von Stationen, elektrische Bahnbetriebseinrichtungen, Signalvorrichtungen und Wärterhäuser;
3. auf Erweiterungen und Neueinrichtungen von Beleuchtungsanlagen;
4. auf Erweiterung und Neubau von Werkstättenanlagen und
5. auf den Neubau eines Büreaugebäudes für die königliche Staatseisenbahnverwaltung.

Ziffer 1 umfasst:

| | |
|---|---|
| a) die Beseitigung schienengleicher Wegübergänge und dafür die Herstellung von Wegunter- und -Ueberführungen an 34 Objekten im Kostenbetrage zu . . . . . . . . . . . . . . . | 845 750 ℳ. |
| b) die Ueber- und Unterführung von Strassen in den Bahnhöfen Forchheim, Kempten, Lindau, Würzburg und Landshut im Betrage von . . . | 725 375 „ |
| c) die Herstellung schienenfreier Wegverbindungen im Stadtbezirke München und zwar die Herstellung eines Tunnels unter dem Centralbahnhofe München, die Beseitigung schienengleicher Ueberfahrten vor dem Südbahnhofe und Umbau desselben, die Unterführung am westlichen Ende des Ostbahnhofes sowie die Unterführung der Bavaria-, Forstenrieder- und Westendstrasse, welche sehr frequente Bahnlinien kreuzen, mit einem Kostenbetrage von . . . . . . . . . | 1 287 400 „ |
| so dass sich der Gesammtaufwand für Ziffer 1 mit Hinzurechnung einer Reserve und der 10 % Verwaltungskosten mit . . . . . . | 443 475 „ |
| beziffert auf . . . . . . . . . . . . . . . | 3 302 000 ℳ. |

Ziffer 2 enthält:

| | |
|---|---|
| a) die Erweiterung von Stationsanlagen und Einrichtungen: in Ansbach, Bamberg, Bayreuth, Franzensbad, Fürth, Kulmbach, München C. B. und Ostbahnhof, Rosenheim und in 17 weiteren kleineren Stationen; an Gebäuden: die Erweiterung des Betriebshauptgebäudes in Bamberg, die Erbauung eines Uebernachtungsgebäudes in Buchloe, Erweiterung der Güterhallen in Fürth, Erbauung einer Zollexpositur mit Zollhalle in München O. B., Erbauung eines Betriebsgebäudes in Oberdorf b/I., eines Güterabfertigungsgebäudes und eines Uebernachtungsgebäudes in Regensburg, eines solchen mit Telegraphenmechanikerwerkstätte in Rosenheim, Erweiterung der bayerischen Güter- und Zollhalle in Passau sowie Versetzung und Erweiterung der Viehvisitationshalle in Simbach; an Stationseinrichtungen: die Erbauung je eines Perrontunnels in Hof, in Grosshesselohe und Gauting mit Ueberdachung des Zwischenperrons sowie Pflasterung des neuen Freiladehofes in Regensburg; Gesammtkosten für a) . . . . . . . | 3 780 700 ℳ. |
| b) die Einrichtungen von Weichen- und Signalcentralisirung sowie die damit verbundenen Umbauten einer weiteren Stationsgruppe im Kostenbetrage von . . . . . . . . . . . . . . . | 2 635 900 „ |
| c) die Verbesserung, Ergänzung und Vermehrung elektrischer Bahnbetriebseinrichtungen im Kostenbetrage von . . . . . . . . . . . . | 571 000 „ |
| d) für Vermehrung der Stations- und Streckensignalvorrichtungen auf einer weiteren Gruppe an Kosten . . . . . . . . . . . . . | 190 000 „ |
| e) für Beschaffung von 250 Unterstandsbuden, Erbauung dreier Wärterhäuser und die Erweiterung von 65 Wärterhäusern an Kosten . . . . | 318 000 „ |
| Mit Hinzurechnung einer Reserve und der 10 % Verwaltungskosten im Betrage von. . . . . . | 1 161 400 „ |
| beziffert sich der Gesammtaufwand für Ziffer 2 auf . . . . . . . . . . . . | 8 657 000 ℳ. |

Ziffer 3 umfasst a) Erweiterungen und Neueinrichtungen von elektrischen Beleuchtungsanlagen in den Hauptstationen Hof, Lindau, Kempten, Eger, München C. B. und in verschiedenen kleineren Stationen sowie der Centralwerkstätte Nürnberg, dann b) Erweiterungen und Neueinrichtungen von Gasanstalten für die Eisenbahnwagenbeleuchtung in München C. B., Hof, Rosenheim, Augsburg und Würzburg im Gesammtaufwand für Ziffer 3 von 2 205 000 ℳ.

Ziffer 4 umfasst Erweiterung und Neubau von Werkstätteanlagen; hierzu führen die Motive in Kürze folgendes an:

a) Seit der mit Gesetz vom 26. Mai 1892 bewilligten Errichtung einer vierten Centralwerkstätte in Weiden ist das Fahrmaterial so erheblich vermehrt worden, dass die vier Centralwerkstätten und die vorhandenen Reparaturanstalten auf die Dauer nicht ausreichen. Eine Erweiterung dieser Werkstätten bezw. die Herstellung weiterer Reparaturwerkstätten muss daher um so mehr als unabweisbares Bedürfniss erachtet werden, als mit Rücksicht auf die Steigerung des Verkehres noch weitere erhebliche Anschaffungen von Lokomotiven und Wagen nothwendig werden und die starke Inanspruchnahme des Fahrparkes sowie dessen raschere Abnutzung eine Steigerung des Reparaturgeschäftes bedingt. Zur theilweisen Abhilfe des Mangels an Reparaturständen ist daher eine Erweiterung der Centralwerkstätten München und Weiden in Aussicht genommen, mit welchen Erweiterungen auch eine Vergrösserung und Ergänzung der Hilfswerkstätten verbunden werden muss.

Die Erweiterungsbauten bei der Centralwerkstätte München erfordern einen Kostenaufwand von 821 000 ℳ, jene bei der Centralwerkstätte Weiden einen solchen von 595 000 ℳ, zusammen 1 416 000 ℳ.

b) Ausser diesen Erweiterungen ist auch noch die Erbauung einer neuen Werkstätte in München zur Nothwendigkeit geworden. Für diese ist erforderlich: die Erbauung zweier Wagenreparaturwerkstätten mit 250 Ständen, die Erbauung eines Verwaltungsgebäudes mit Magazinen, einer Centralschmiedeanlage, einer Holzbearbeitungsanlage, zweier Beamtenwohngebäude, 14 Arbeiterwohngebäuden mit je 12 Wohnungen, die Herstellung elektrischer Beleuchtung u. dergl. Die Kosten dieses Objektes sind ohne Grunderwerbung auf 4 105 000 ℳ. veranschlagt, wovon jedoch für die zwei Jahre der betreffenden Finanzperiode zunächst nur der Betrag von 1 500 000 ℳ. im gegenwärtigen Gesetze verlangt wird.

c) Alsdann sind für eine weitere Gruppe maschinentechnischer Erweiterungsbauten in den Stationen Freilassing, Gemünden, Kempten, München C. B., Schweinfurt C. B. und Würzburg in diesem Gesetzentwurfe noch verlangt 2 251 500 ℳ., so dass das Gesammterforderniss einschliesslich Reserve und Verwaltungskosten für Ziffer 4 sich beläuft auf 5 969 000 ℳ.

Ziffer 5. Neubau eines Büreaugebäudes für die königlich bayerische Staatseisenbahnverwaltung in München. Die Motive hierzu besagen: Schon seit einer Reihe von Jahren genügen die vorhandenen Räumlichkeiten dem Bedarf der Centralstelle an Büreaus und sonstigen Diensträumen nicht mehr. Für eine grössere Anzahl von Geschäftsabtheilungen mussten daher zerstreut liegende, und deshalb wesentliche Erschwerungen für eine rasche und einheitliche

Abwickelung der Geschäfte mit sich bringende, Privatwohnungen gemiethet werden, für welche bisher jährlich zusammen 88 930 ℳ. Miethe bezahlt werden musste, wozu demnächst für zur Zeit ungenügend in bahneigenen Gebäuden untergebrachte Büreaus weitere Miethskosten im Betrage von 16 000 ℳ. kommen werden. Zur Beseitigung dieses Uebelstandes ist daher beabsichtigt, in der Nähe des gegenwärtigen Centralgebäudes und zwar in der Arnulfstrasse ein weiteres Gebäude mit 5 703 qm nutzbarer Fläche zu Büreaus zu erbauen, für welches die Gesammtkosten auf 1 000 000 ℳ. veranschlagt sind. Nach vorstehendem beziffert sich die Gesammtforderung für den unter B. benannten Gesetzentwurf auf 21 143 000 ℳ.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der sozialdemokratische „Vorwärts" hatte unter der boshaften Ueberschrift „Vom Ministerium der Unglücksfälle" in seiner Nr. 238 vom 11. d. Mts. aus Anlass des bedauerlichen **Unfalls auf dem Klosterthor-Bahnhofe in Hamburg** über einige Maassnahmen der Staatseisenbahnverwaltung berichtet.

Die „Berliner Korrespondenz" antwortet hierauf folgendes:

„Schon die Ueberschrift lässt erkennen, dass es dem Verfasser der Mittheilungen nicht auf eine objektive Darstellung, sondern auf gehässige Ausfälle gegen die oberste Leitung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ankommt. Es ist aus den einschlägigen Veröffentlichungen allgemein bekannt, dass die preussischen Staatsbahnen im Vergleich mit den anderen deutschen Bahnen und mit den Bahnen des Auslandes keineswegs besonders häufig von Unfällen betroffen worden sind. Die statistisch ermittelten Unfallziffern für die preussischen Staatsbahnen sind im Gegentheil in Bezug auf ihre Höhe stets günstig gewesen. Selbst in dem sogen. Unfalljahre 1897 haben diese Bahnen einen keineswegs ungünstigen Platz hinsichtlich der Unfallgefahr eingenommen. Auch bei den schweren Eisenbahnunfällen, von denen im laufenden Jahre aus dem In- und Auslande zu berichten war, sind sie nur in geringem Maasse betheiligt.

Gänzlich erfunden ist die Behauptung, die der „Vorwärts" einem Hamburgischen Blatte entnimmt, dass ein ministerieller Erlass von diesem Sommer die thunlichste Zurückziehung aller im vorigen Jahre anlässlich der Unfälle mehr eingestellten Beamten vorschreibe. Ein solcher Erlass besteht, wie wir bestimmt mittheilen können, nicht. Dass in einer so umfassenden Betriebsverwaltung von der obersten Stelle aus darauf gehalten werden muss, dass die dienstliche Inanspruchnahme des Personals den wechselnden Bedürfnissen des Verkehres angepasst wird und dass deshalb von Zeit zu Zeit von den leitenden Betriebsstellen Nachprüfungen an Ort und Stelle veranlasst werden, ist selbstverständlich. Eine Staatsbehörde, die sich dieser Aufgabe entzöge, würde unverantwortlich handeln. Wenn die Centralbehörde in dieser Richtung die nöthigen Anweisungen ertheilt hat, so hat sie bekanntlich auf der anderen Seite auch dafür Sorge getragen, dass eine Ueberbürdung des Personals als Folgewirkung jener Nachprüfungen nicht eintreten kann. Die vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Vorschriften über die dienstliche Inanspruchnahme des Personals sind auch hier maassgebend. Diese Vorschriften sind öffentlich bekannt gemacht worden. Sie stammen aus dem Jahre 1892 und sind inzwischen, und zwar gleichmässig vor und nach dem Jahre 1897, durchgeführt worden. Dass die in ihnen aufgestellten Grundsätze allen billigen Anforderungen durchaus entsprechen, beweist einmal der Umstand, dass nach den statistischen Erhebungen über die planmässige Inanspruchnahme des Personals das Maass dieser Inanspruchnahme bei den preussischen Staatsbahnen fast durchweg geringer ist als bei den anderen Staats- und namentlich den Privatbahnen, und zum anderen der Umstand, dass die preussischen Vorschriften in allen wesentlichen Punkten, auch den neuen, jüngst in ganz Deutschland eingeführten Bestimmungen zu Grunde gelegt worden sind. Uebrigens ist es um so unverständlicher, wie im vorliegenden Falle der Vorwurf einer übermässigen Inanspruchnahme des Personals gegen die Verwaltung erhoben werden kann, als der Beamte, den allein ein Verschulden an dem Hamburger Unfall möglicherweise treffen kann, zur Zeit des Unfalls 7½ Stunden im Dienste war, vorher aber 14 Stunden Ruhe genossen und am Tage vor dem Unfall auch nur einen achtstündigen Dienst verrichtet hatte.

Unterlagen für seine Behauptungen hat der „Vorwärts", wie schon erwähnt, nicht; aber er hilft sich darüber hinweg. Ein im Eisenbahnnachrichtenblatte veröffentlichter Erlass des Ministers vom 11. September, der einen ganz anderen Zweck hat, wird in gewaltsamer Weise herangezogen, um zu beweisen, dass engherzige Fiskalität eine ‚wachsende Gefährdung und vorzeitige Zerrüttung der Eisenbahnangestellten' zur Folge habe. Was aber betrifft jener Erlass? Er spricht den Revisionsstellen für ihre Thätigkeit auf wirthschaftlichem Gebiete seine Anerkennung aus. Jedermann aber, der dem Eisenbahnwesen nicht allzu fern steht, weiss, dass die Thätigkeit der Revisionsstellen vorzugsweise auf dem Gebiete des Inventarien- und Materialienwesens und der Bahnunterhaltung liegt. Wem bekannt ist, dass die Staatseisenbahnen allein weit über 100 000 000 ℳ. jährlich für Materialien (Kohlen, Schienen, Schwellen usw.) ausgeben, der wird ermessen können, wie sehr gerade hier eine sparsame Wirthschaft erforderlich ist und wie schwer die Interessen des Staates durch eine Misswirthschaft gefährdet werden müssten."

— Die Haltestellen der **Berliner elektrischen Hochbahn** werden zwar praktisch, aber sehr einfach ausgestattet werden, ganz entsprechend der schnellen Art des Betriebes, der, bei der kurzen Aufeinanderfolge der Züge zu einem längeren Verweilen in Wartesälen gar keine Zeit lässt. Eintrittsflure, Wartesaal, Aborte und Fahrkartenschalter fallen, wie die „Voss. Ztg." meldet, fort, sodass lediglich Treppen errichtet werden, mittelst deren man auf die Bahnsteige und von diesen in die Wagen der Hochbahn gelangen kann. Die beiden Gleise sind nicht wie bei der Berliner Stadtbahn, ausserhalb des Bahnsteiges angebracht, sondern derart, dass sie zwischen zwei Bahnsteigen liegen, von denen der eine als Zugang zu den nach Westen, der andere als Zugang für die nach Osten fahrenden Züge benutzt wird. Unten an den Treppen der Bahnsteige sollen Fahrscheinverkäufer stehen, welche die Fahrscheine dem Publikum unmittelbar vom Block verkaufen oder die abgefahrenen Fahrscheine dem Publikum abnehmen. Zum Schutz gegen die Witterung werden die Bahnsteige sammt den dort befindlichen Gleisen mit einer gemeinschaftlichen Halle überdacht werden. Da angenommen ist, dass der Betrieb mit Einzelwagen zur Bewältigung des Verkehres nicht ausreicht, vielmehr mit Zügen gefahren werden muss, die aus mehreren Wagen zusammengesetzt sind, ist jede Haltestelle auf drei Wagenlängen bemessen. Sollten mit der Zeit noch längere Züge zur Bewältigung des Verkehres erforderlich werden, so lässt sich dementsprechend auch den Haltestellen ohne grosse Schwierigkeiten noch eine grössere Länge geben. Als Breite eines jeden Bahnsteiges sind 3 m vorgesehen. Abweichend von den Wagen der Berliner Stadtbahn, deren Thüren jeder Fahrgast bei der Ankunft des Zuges selbständig öffnen kann, wird bei den Zügen der elektrischen Hochbahn die Einrichtung getroffen, dass die Thüren der einfahrenden Wagen erst geöffnet werden können, wenn die Verriegelung vom Führerstande des Zuges aus, sofern dieser völlig zum Stillstande gelangt ist, ausgelöst wurde. Diese Einrichtung ist aus Sicherheitsgründen nothwendig, und zwar um so mehr, als bei der geringen Breite der Bahnsteige etwa vorzeitig geöffnete Thüren des einfahrenden Zuges Verletzungen der wartenden Fahrgäste herbeiführen können. Uebrigens werden die Wagen keine Trittbretter erhalten, vielmehr wird man mit Ueberwindung nur einer einzigen Stufe von 32 cm Höhe in die Wagen hineingelangen. Bekanntlich hat man bei der Berliner Stadtbahn zwei Stufen von je 33 cm Höhe zu überwinden, um in die Wagen hineinzusteigen. Sehr gespannt kann man sein, ob das rollende Material beim Fahren über die eisernen Viadukte grosses Geräusch hervorbringen wird. Bei der elektrischen Hochbahn wird ein Mittel zur Anwendung kommen, mit welchem angestellte Versuche recht befriedigende Erfolge ergeben haben. Zwischen den Quer- und Längsträgern der Fahrbahn werden in deren Oberkante Drahtnetze gespannt und mit Cementmörtel oder Beton umgossen. Hierdurch wird nicht nur eine dichte Decke hergestellt, sondern auch eine sehr erhebliche Verminderung des Geräusches herbeigeführt.

Die Haltestellen der Hochbahn liegen nunmehr sämmtlich im Entwurf fertig vor. Eine der wirkungsvollsten verspricht — nächst dem Bahnhofsgebäude an der Kreuzung der Bülow- und Potsdamer Strasse, das schon genehmigt ist — die Haltestelle „Schlesisches Thor" zu werden, welche eine bevorzugte architektonische Ausschmückung erhält. Der Bahnhofsbau, für den ein beschränkter, unregelmässig geformter Grundriss zur Verfügung steht, ist in mittelalterlichem Renaissancestil gehalten, ebenso das Treppenhaus, von dem eine Verbindungsbrücke nach den Bahnsteigen führt. Die Gebäude gliedern sich an die Baulich-

keiten der Oberbaumbrücke in harmonischer Weise an. Wie die ebenfalls in Stein gedachte Haltestelle „Potsdamer Strasse", so machen auch diese Bauwerke einen monumentalen, vornehmen Eindruck. Eine vierte, wichtige Haltestelle, die am „Halleschen Thor", unterliegt gegenwärtig der Prüfung der Behörden. Auch dies Bauwerk soll mit Rücksicht auf seine Umgebung eine gewählte architektonische Ausschmückung erhalten. Von den laut Vertrag in Eisen auszuführenden Haltestellen der Hochbahn, die zum grossen Theil schon fertiggestellt sind, „Görlitzer Bahnhof", „Kottbuser Thor", „Prinzenstrasse" und „Möckernstrasse", ist auch die letztere jetzt in Angriff genommen worden.

— Der Aktiengesellschaft **„Hohenzollerische Kleinbahngesellschaft"** ist die Genehmigung ertheilt zur Herstellung und zum Betrieb der vollspurigen Kleinbahnen von Sigmaringendorf nach Bingen, Hechingen und Burladingen, Eyach über Haigerloch nach Stetten und von Lichtenstein nach Gammertingen. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahnen hat längstens innerhalb zweier Jahre nach Genehmigung der Baupläne zu erfolgen. Die Konzession wird auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt.

— **Meppen-Haselünner Bahn.** Der „Staatsanz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend die Ausdehnung des Meppen-Haselünner Eisenbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb eines vollspurigen Anschlusses an den Dortmnnd-Emskanal für Rechnung des Kreises Meppen.

— Am 7. September fand zu Calbe a. d. Milde die Gründung der Aktiengesellschaft **Kleinbahn Bismarck-Calbe a. M.-Beetzendorf** statt. Das Aktienkapital der annähernd 43 km langen vollspurigen Bahn ist auf 1 932 000 ℳ festgesetzt. Von diesem Kapital haben übernommen: 1. der Staat 483 000 ℳ, 2. die Provinz 500 000 ℳ, 3. die Firma Lenz & Co. 305 000 ℳ, während der Rest von den Kreisen Salzwedel und Stendal, den betheiligten Gemeinden und einzelnen Privaten aufgebracht ist.

— Unter der Firma **Danziger Elektrische Strassenbahn-Aktiengesellschaft** ist mit dem Sitze in Danzig eine neue Gesellschaft gegründet worden. Gegenstand des Unternehmens ist die Einrichtung und Herstellung einer elektrischen Bahn Danzig-Neufahrwasser sowie der Erwerb, die Erpachtung und Verpachtung, der Bau, die Ausrüstung und der Betrieb sonstiger Strassenbahnen zunächst in Danzig und dessen Umgebung zur Beförderung von Personen und Gütern und die Verwendung des erzeugten elektrischen Stromes zu Beleuchtungszwecken und Kraftübertragungen. Das Grundkapital beträgt 1 000 000 ℳ. Gründer der Gesellschaft sind: die Aktiengesellschaft „Kreditanstalt für Industrie und Handel" zu Dresden, die Aktiengesellschaft „Allgemeine Industrie-Aktiengesellschaft" zu Dresden, die Aktiengesellschaft „Elektrizitätswerke vorm. O. L. Kummer & Co." zu Dresden, die Aktiengesellschaft „Nordische Elektrizitäts-Aktiengesellschaft" zu Danzig und der Kaufmann William Denso in Dresden.

— **In Bezug auf den Wagenmangel,** der z. Zt. bei den **bayerischen Staatseisenbahnen** herrscht, gibt die Generaldirektion zu München folgendes bekannt: Als Folge der Hochwasserkatastrophe, von der das südliche Bayern und das österreichische Nachbargebiet im vorigen Monat betroffen wurde, ergibt sich z. Zt. ein intensiver Wagenmangel. Dadurch, dass der Verkehr auf einer Reihe von bayerischen und österreichischen Linien längere Zeit gesperrt war und auf einigen auch heute noch gesperrt ist, wurde auf weiten Strecken für längere Dauer ein grosser Theil des rollenden Wagenmaterials im Laufe aufgehalten und eine ganz erhebliche Ansammlung abfertigungsbereiter Güter veranlasst. Im Verhältniss der frei werdenden Linien folgen nun der vorangegangenen Anstauung Wagenanforderungen in einem Umfange, der die Durchschnittsziffern derselben um das Mehrfache übersteigt und die Wagengestellung um so schwieriger gestaltet, als dieser Bedarf gerade in der Zeit des regelmässig an sich stärksten Güterverkehres im Jahre auftritt. Ausserdem wird die Zeit des Wagenumlaufes noch dadurch wesentlich verlängert, dass die benachbarten österreichischen Verwaltungen die auf den bayerischen Grenzbahnhöfen, insbesondere in Salzburg und Kufstein aus Bayern massenhaft anrückenden Sendungen mit Rücksicht auf die fortbestehenden Störungen auf den österreichischen Strecken nur in kleineren Mengen zuführen können und dabei über weitere Hilfslinien an ihre Bestimmungsorte leiten müssen. Hierdurch wird die Zahl der zur Verladung jeweils wieder verfügbaren Wagen ganz erheblich geschmälert. Wenn auch die Eisenbahnverwaltung mit allen Mitteln bestrebt ist, die bestehenden Schwierigkeiten zu bewältigen, so wird sich die Nachwirkung der Hochwasserkatastrophe in der Unmöglichkeit, den Verkehr der Güter nach allen Richtungen ohne Aufenthalt abzuwickeln und die Wagenanforderungen nach allen Seiten rechtzeitig zu befriedigen, doch noch längere Zeit fühlbar machen. Diese Unmöglichkeit ist eine Folge der Katastrophe und muss von den Bahnverwaltungen und dem verkehrenden Publikum als solche gewürdigt und hingenommen werden wie die anderen unvermeidlichen Folgen der unabwendbaren Naturereignisse.

— Die Gesammtstrecke der **Lössnitzbahn,** die von der sächsischen Regierung erbaut ist und von der Dresdener Strassenbahngesellschaft betrieben wird, ist am 11. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Die Wagen laufen vom Bahnhof Mickten bis zur Endstation in Kötzschenbroda nur 28 Minuten und werden in Zwischenräumen von 6 bis 10 Minuten abgelassen.

— Bekanntlich liess der Verein Deutscher Privateisenbahnen Anfang der 70er Jahre einen prächtig eingerichteten **Salonwagen für den Reichskanzler Fürsten Bismarck** bauen, der bei Benutzung durch den Fürsten und seine Familienangehörigen auf allen deutschen Eisenbahnen freie Fahrt genoss. Mit dem Hinscheiden des Fürsten erlosch natürlich dieses Recht. Der Salonwagen ist jetzt im Einverständniss mit dem Fürsten Herbert Bismarck der Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen überwiesen, welche sich erboten hat, den Wagen abbauen und den Theil, der von dem verstorbenen Fürsten vorzugsweise als Aufenthaltsraum benutzt wurde, mit der gesammten Einrichtung in dem Eisenbahnmuseum in Nürnberg aufstellen zu lassen. Die durch viele Blätter gegangene Nachricht, Theile des Wagens würden dem Bismarckmuseum in Schönhausen überwiesen werden, ist sonach unzutreffend.

— Ueber die **Eröffnungsfeier der in Danzig** vor einigen Tagen stattgehabten **Eisenbahnwagenfabrik** entnehmen wir den „Berl. Neuesten Nachrichten" folgendes:

Die geladenen Gäste, an ihrer Spitze der Oberpräsident und der kommandirende General, fuhren auf dem festlich geschmückten Dampfer „Vineta" die Weichsel hinab. Der Dampfer legte der Fabrik gegenüber, die mit Guirlanden und Fahnen prächtig geschmückt war, an. Die Theilnehmer bestiegen den zu diesem Zwecke errichteten Landungssteg. Nachdem sie von den Herren Geh. Kommerzienrath van der Zypen und Regierungsrath Schrey begrüsst worden waren, begaben sich die Herren in das Maschinenhaus, wo die Beamten und Arbeiter der Fabrik Aufstellung genommen hatten. Aus einer Pflanzendekoration ragte sehr wirkungsvoll die Büste des Kaisers hervor. Geh. Kommerzienrath van der Zypen sprach seine Freude darüber aus, dass er die Ehre habe, die Herren hier begrüssen zu können. Das Unternehmen sei nicht aus Spekulationszwecken ins Leben gerufen worden, es soll auch nicht grosse Gewinne abwerfen. Als die norddeutsche Wagenbauvereinigung um Rath wegen der Anlage einer Wagenfabrik in Danzig gefragt wurde, hat sie sich entschlossen, die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Unter der umsichtigen Leitung des Herrn Regierungsrath Schrey ist der Bau sehr schnell zu Ende geführt worden. Man nennt die Anlage die königliche Wagenfabrik, und dass ist gewissermaassen berechtigt, denn der Kaiser hat ein ganz besonderes Interesse an dem Aufbau dieser Fabrik genommen. Wenn er auch heute nicht unter uns weilt, so sind wir doch sicher, dass er im Geiste unter uns ist. Aber unser Kaiser interessirt sich nicht allein für die Industrie in Danzig, sondern das Gedeihen der Industrie in ganz Deutschland liegt ihm am Herzen. Der Redner schloss mit einem Hoch auf den Kaiser, das eine begeisterte Aufnahme fand. Dann dankte Oberpräsident v. Gossler der Norddeutschen Wagenbauvereinigung, an deren Spitze Geheimer Kommerzienrath van der Zypen steht, dass sie dieses Werk in das Leben gerufen hat. Diese Anlage ist nach den neuesten Errungenschaften der Technik gebaut; als Triebkraft wird die modernste Errungenschaft der Technik, die Elektrizität verwendet, und für die Arbeiter sind die modernsten Einrichtungen der Hygiene in Anwendung gekommen. Es war der Wunsch unseres Kaisers, wie Ihnen Herr van der Zypen hervorgehoben hat, dass in Danzig eine Industrie ins Leben trete, welche für die Einbusse, welche der Handel in Danzig erlitten hat, Entschädigung bringen soll. Wir hoffen aber, dass die Industrie nicht allein der Stadt Danzig, sondern auch der Landwirthschaft zu gute kommen werde, welche beim Gedeihen der Industrie ihre Produkte besser verwerthen kann und beim Bezug ihrer Maschinen an Fracht sparen wird. Wir hoffen aber auch, dass die Fabrik nicht allein aus Mitleid gebaut ist, sondern dass sie auch den Unternehmern Gewinn bringen werde. Nach diesen Worten schüttelte Herr v. Gossler Herrn van der Zypen die Hand. Dann wies Regierungsrath Schrey auf die Weihe hin, welche das Maschinenhaus durch den feierlichen Akt heute erhalten habe. Das Maschinenhaus ist die Seele der Fabrik, von ihm geht die Energie und das Licht aus. Mit dem Wunsche, dass der heutige Tag von guter Vorbedeutung für die Entwicklung der Industrie sein werde und dass diesem Werke noch andere bald nachfolgen möchten, kommandirte er Volldampf voraus, worauf die Dampfmaschine anging und die Dynamomaschine in Thätigkeit setzte. Nunmehr wurde ein Rundgang

angetreten, bei dem sämmtliche Maschinen in Thätigkeit waren und auch der erste fertiggestellte Wagen vorgezeigt wurde. Am Schlusse des Rundganges wurde im Speisesaal der Arbeiter ein Imbiss eingenommen und dann auf der „Vineta" die Rückreise angetreten.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im August d. J.** Im genannten Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 16 345 053 Personen und 8 639 830 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 26 478 471 Gulden, d. i. für das Kilometer 1 430 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 14 747 292 Personen und 8 200 203 t Güter 26 393 973 fl., oder für das Kilometer 1 484 fl., daher ergibt sich für den Monat August d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 3,6 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 94 170 353 Personen und 64 260 463 t Güter, gegen 82 676 541 Personen und 61 249 926 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 183 838 904 fl., im Jahre 1898 auf 179 071 474 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 18 342 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 17 566 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 10 023 fl., gegen 10 194 fl. im Jahre 1898, das ist um 171 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 15 035 fl., gegen 15 291 fl. im Vorjahre, das ist um 256 fl., mithin um 1,7 % ungünstiger.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten acht Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei nachstehenden Hauptbahnen:

| | |
|---|---|
| Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn | 13,3 % |
| Leoben-Vordernberger Eisenbahn | 13,1 „ |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) | 6,8 „ |
| Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) | 5,8 „ |
| Eisenbahn Wien-Aspang | 5,5 „ |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 4,1 „ |
| k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) | 2,2 „ |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 1,6 „ |
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. B | 1,0 „ |
| Aussig-Teplitzer Eisenbahn (alte Linien) | 0,6 „ |
| Böhmische Nordbahn | 0,3 „ |

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten acht Monaten d. J. gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 ergibt sich insbesondere bei der:

| | |
|---|---|
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A | 0,8 % |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) | 1,3 „ |
| österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) | 1,5 „ |
| Ostrau-Friedländer Eisenbahn | 3,2 „ |
| österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) | 4,1 „ |

— Seit einigen Wochen beschweren sich die österreichischen und vor allem die Wiener Kaufleute über die grosse Schädigung des Handels durch den **Wagenmangel.** Mit Bezug auf diese Klagen wird von amtlicher Seite darauf hingewiesen, dass kein Mittel unversucht bleibt, um die bestehenden Verlegenheiten, deren Tragweite seitens der Eisenbahnverwaltungen und seitens der Aufsichtsbehörde voll gewürdigt wird, baldigst zu beseitigen. Dermalen bilden die zwischen Linz und St. Valentin, dann zwischen Weissenbach und Gross-Reifling, ferner zwischen Bischofshofen und Hüttau, endlich zwischen Mauerkirchen und Braunau, dann Obernberg-Altheim und Braunau noch bestehenden Verkehrsunterbrechungen ein unbesiegbares Hinderniss für die glatte Durchführung des Verkehres. Damit ist auch die Möglichkeit benommen, den Lauf der Wagen in geregelte Bahnen zu leiten. Von den Verkehrsunterbrechungen, an deren Beseitigung mit allen Kräften gearbeitet wird, sollte jene zwischen Linz und St. Valentin am 12. d. Mts. beseitigt sein, während jene zwischen Weissenbach und Gross-Reifling für den 20. d. Mts. in Aussicht steht, wodurch eine wesentliche Verbesserung der Verhältnisse eintreten wird. Die sonstigen Verkehrsunterbrechungen, die längere Zeit zu ihrer Beseitigung bedürfen, sind für den Verhehr deshalb von geringerem Belange, weil sie ohne Schwierigkeit durch die **Benutzung von Hilfslinien umgangen werden können.**

— **Der Verkehr der böhmischen Kohlenbahnen** im Monate September d. J. war etwas schwächer als in derselben Zeit des Vorjahres. Insbesondere ist die Frachtenbewegung auf der Buschtêhrader Bahn um 27 000 t hinter dem September 1898 zurückgeblieben. Dieser Ausfall ist hauptsächlich auf Rechnung des Lit. A-Unternehmens zu setzen. Bei der Beurtheilung dieser Ziffern darf jedoch nicht übersehen werden, dass der vorjährige September der beste Betriebsmonat des ganzen Jahres gewesen und dass die beiden Netze der Buschtêhrader Bahn eine Gütersteigerung von 78 000 t zu verzeichnen hatten. Die Aussig-Teplitzer Bahn verzeichnet einen kleinen Frachtenzuwachs von etwa 400 Wagen. Auf dem Elbewege sind im Monate September um 90 000 t böhmische Braunkohlen mehr verfrachtet worden als im Jahre 1898, dagegen ist der direkte Bahnversand zurückgeblieben. Ueber die sächsischen Staatsbahnen gelangten im September 385 000 (— 15 000) t böhmische Braunkohlen zur Beförderung. Der Frachtenverkehr der Buschtêhrader Bahn in den abgelaufenen 9 Monaten verzeichnet eine Steigerung um rund 15 000 t. Man erhofft eine Belebung ihres Güterverkehres, sobald die drei neuen Schächte im Kladnoer Revier und die neuen Schachtanlagen im Falkenauer Revier im Betriebe sein werden. Auch an der Aussig-Teplitzer Bahn sind neue Schächte im Entstehen begriffen. Insbesondere ist die Neuanlage der deutsch-österreichischen Bergwerksgesellschaft in Maria-Rotschitz zu erwähnen, die auf eine Jahresförderung von 300 000 t eingerichtet werden soll.

— **Niederösterreichische Lokalbahnen.** Die Lokalbahn Gmünd-Litschau-Heidenreichstein wird vom Lande Niederösterreich selbst gebaut und ist der Bau bereits so weit vorgeschritten, dass man mit Sicherheit darauf rechnen kann, dass im nächsten Sommer der Betrieb eröffnet werden kann. Der Bau der Lokalbahn Grosssiegharts-Raabs wird jetzt in Angriff genommen, ebenso die Strecke Waidhofen-Zlabings. Für letztere beiden Strecken wurde der Bau Unternehmern übertragen. Bezüglich der Lokalbahn Stammersdorf-Auersthal und Gänserndorf-Gannersdorf sind die Vorarbeiten beendet, so dass die Ausführung beginnen kann. Bezüglich der Linie Korneuburg-Ernstbrunn sind die Vermessungsarbeiten beendet und wird das Projekt im Winter fertiggestellt werden.

— **Selbstfahrer für den Eisenbahnverkehr.** Der Bau von Selbstfahrern für den Eisenbahnverkehr beginnt auch in Oesterreich die industriellen Kreise in steigendem Maasse zu beschäftigen. Wie verlautet, hat nunmehr auch die Automobilfirma Hoffmann & Co. in Wien sich entschlossen, der Lösung dieser Aufgabe näher zu treten, nachdem ihr seitens des Eisenbahnministeriums jede mögliche Förderung zugesichert worden ist.

— Wie aus Budapest gemeldet wird, liegen für die **Durchsicht der Vizinalbahngesetze** dem ungarischen Handelsministerium drei vollständig unabhängig von einander ausgearbeitete Entwürfe vor. Dieselben werden den Gegenstand eingehender Berathungen bilden, welche voraussichtlich geraume Zeit in Anspruch nehmen werden, so dass es fraglich ist, ob der Handelsminister noch in dieser Tagung des Reichstags in der Lage sein werde, mit einer einschlägigen Gesetzvorlage an das Abgeordnetenhaus heranzutreten.

— Zwischen der Stadtgemeinde von Budapest und der ungarischen Regierung besteht schon seit Jahren eine Meinungsverschiedenheit über den Einfluss der Gemeinde auf die **Feststellung des Anlagekapitals der Budapester Strassenbahnen.** Diese Meinungsverschiedenheit tauchte neuerlich auf, als der Handelsminister der Budapester Strassenbahngesellschaft anlässlich der Konzessionirung neuer Linien die zur Bestreitung der Baukosten dieser Linien, wie zur Bedeckung der im Stammnetz der Gesellschaft zu Bau-, Betriebseinrichtungs- und Investitionszwecken erforderlichen Auslagen feststellte und die Ausgabe von Obligationen gestattete. Dagegen hatten die Vertreter der Hauptstadt die Einwendung erhoben, dass der Minister nicht berechtigt sei, die Baukosten dieser Linien eigenmächtig festzustellen, da hierzu die Zustimmung des hauptstädtischen Munizipiums nothwendig sei, und forderten, der Minister möge den Kostenüberschlag, welcher bei der Feststellung des genannten Kapitals als Grundlage diente, der Hauptstadt übersenden, damit diese ihr Zustimmungsrecht ausüben könne. Dabei behielt sich die Gemeinde nicht nur ihren Einfluss bei der Feststellung der Baukosten vor, sondern sie nahm auch das Recht in Anspruch, bezüglich der Art und Weise der Geldbeschaffung und der Art der auszugebenden Werthpapiere gefragt zu werden, ein Recht, dessen Bestand nicht nur die betheiligte Bahngesellschaft, sondern auch die Regierung wiederholt bestritten hat. Das Handelsministerium nahm der Forderung der **Hauptstadt gegenüber den Standpunkt ein, dass diese kein Recht habe, die vom Ministerium bewilligte Kapitalserhöhung an**

ihre vorhergängige Zustimmung zu knüpfen, und verweigerte die Uebersendung der Kostenvoranschläge.

Nächster Tage findet die Generalversammlung des städtischen Munizipiums statt, welcher seitens der Finanzkommission der Antrag unterbreitet werden wird, den ministeriellen Bescheid nur unter der Bedingung zur Kenntniss zu nehmen, dass der Minister in Zukunft der Hauptstadt noch vor der Ausfolgung der Konzessionsurkunde den ausführlichen Kostenüberschlag zur Verfügung stelle, damit der Hauptstadt Gelegenheit geboten werde, sich rechtzeitig über die Geltendmachung ihrer auf dem Grundüberlassungsvertrag beruhenden Rechte zu äussern. Als Bedingung stellt ferner die Hauptstadt auf, dass ihr Gelegenheit geboten werde, bei der technischen Abnahme der ausgeführten Arbeiten durch ihre eigenen Organe die thatsächlich gemachten Aufwendungen festzustellen, damit auch in dieser Hinsicht der Munizipalausschuss darüber entscheiden können, wie viel die Hauptstadt von den Aufwendungskosten bei Eintritt des Heimfallrechtes zurückzuzahlen habe.

— **Der Eisenbahntariflehrkurs an der Budapester Handelsakademie** wird in diesem Schuljahre nunmehr zum vierten Male eröffnet. Der Lehrkurs ist dazu berufen, den Geschäftsleuten Gelegenheit zu bieten, sich mit den wichtigeren tarifarischen Bestimmungen für den Eisenbahnfrachtenverkehr in kurzer Zeit praktisch vertraut zu machen. Die in den ersten drei Jahren erzielten Erfolge berechtigten zu der Hoffnung, dass die Handelswelt in ihrem eigenen Interesse den Lehrkurs auch in diesem Jahre als eine, einem thatsächlichen Bedürfnisse Rechnung tragende Einrichtung durch zahlreichen Besuch unterstützen wird. Die Vorlesungen hält auch in diesem Schuljahre der Kontroleur der ungarischen Staatseisenbahnen, Herr Gonda, in den Monaten September—März ab.

## Rumänien.

— **Am 1. Mai d. J. ist eine neue Ausgabe des II. Theiles des Lokalgütertarifes** erschienen. Diese Ausgabe enthält wie die früheren, Frachtsätze für Fracht- und Eilgut und unterscheidet sich formell von den ausser Kraft getretenen Tarifausgaben zunächst dadurch, dass sie anstatt der Spezial- und Ausnahmetarife nur Spezialtarife enthält, deren Waarenverzeichniss, im Entgegenhalte zu jenem der vormaligen gleichen Tarife, verschiedene Abweichungen aufweist. Die allgemeinen Grundlagen des neuen Tarifes bilden zwei Eilgutklassen, eine Klasse für sperrige Güter, zwei Stückgutklassen, drei Wagenladungsklassen und achtzehn Spezialtarife.

Die erste Eilgutklasse (gewöhnliches Eilgut) ist bis 109 km auf Grund des festen Satzes von 35 Bani (1 Bani = 0,8 ₰) für 1 tkm zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 30 Bani für 100 kg erstellt. Von dieser Entfernung ab gelangt eine Staffel zur Anwendung, welche mit 40 Bani für 1 tkm beginnt und bei 300 km und mehr auf 20 Bani für 1 tkm sinkt. Für Güter der zweiten Eilgutklasse (ermässigtes Eilgut) gelangt ein fester Satz von 16 Bani für 1 tkm zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 30 Bani für 100 kg zur Erhebung.

In der Klasse für sperrige Güter kommt eine Staffel zur Anwendung, welche mit einem Frachtsatze von 22,5 Bani für 1 tkm beginnt und auf einen solchen von 15 Bani bei Entfernungen von 300 km und mehr fällt. Als Abfertigungsgebühr werden ohne Unterschied der Entfernung 10 Bani für 100 kg zugeschlagen. Für die erste bezw. zweite Stückgutklasse sowie die Wagenladungsklassen A, B und C kommen feste Sätze von 15 bezw. 12, 10, 9 und 8 Bani für 1 tkm zur Berechnung. Der Frachtgebühr der beiden Stückgutklassen und der Wagenladungsklasse A werden ausserdem noch 10 Bani für 100 kg als Abfertigungsgebühr zugeschlagen.

Bei Anwendung der Spezialtarife gelangen zur Einhebung, und zwar bei Spezialtarif I (Getreide, Mehl, Rüben usw.) ein Staffelsatz mit 6 Bani für 1 tkm beginnend und bei 500 km bis auf 2,5 Bani fallend; Spezialtarif II (für dieselben Artikel wie in Spezialtarif I mit Ausnahme von Mehl) — erstellt für den Versand nach Constanza Hafen in der Zeit vom 1. Dezember bis 15. März — 1. für die Verbindungen zwischen den rumänischen Hafenstationen und Constanza Hafen ein fester Satz von 2 Bani für 1 tkm, 2. für die übrigen Verbindungen die Frachtsätze des Spezialtarifs I, insofern sie nicht durch Rückwirkungen der für erstere Verbindungen gültigen Sätze beeinflusst sind; Spezialtarif III (Thiere in Wagenladungen) ein fester Satz von 25 Bani für 1 Wagenkm bei Verwendung gewöhnlicher Wagen und von 37,5 Bani bei Verwendung von Wagen mit zwei Abtheilungen, ferner eine Abfertigungsgebühr von 3 Lei für den Wagen; Spezialtarif IV (Cement, Schiefer, Asphalt, Gyps, Chamottziegel und Steine, Bretter mit Nute und Feder usw.) eine Staffel, welche mit 8 Bani für 1 tkm beginnt und bei 500 km auf 5,5 Bani für 1 tkm anlangt; Spezialtarif V (Erze, Lehm, Knochen, Dünger, Schotter, Sand usw.) ein fester Satz von 3 Bani für 1 tkm; Spezialtarif VI (Wein, Spiritus, Essig, Branntwein in Fässern) ein fester Satz von 7 Bani für 1 tkm; Spezialtarif VII (leere Fässer) ein fester Satz von 5 Bani für 1 tkm; Spezialtarif VIII (Maschinen und Geräthe) ein fester Satz von 10 Bani für 1 tkm bei Aufgabe unter 5 000 kg, von 8 Bani bei Aufgabe von wenigstens 5 000 kg und von 6 Bani bei Aufgabe von wenigstens 10 000 kg; Spezialtarif IX (Kohle, Koks, Borke, behauene Pflastersteine, Bausteine usw. sowie von bestimmten Stationen stammende Transporte: Asphalt, Dachschiefer, Gyps, Kalk usw.) eine Staffel, welche mit 6 Bani für 1 tkm beginnt und bei 300 km auf 3 Bani anlangt; Spezialtarif X (Steinöl und Derivate, ferner Baumstämme, Telegraphenstangen, Schwellen usw. von bestimmten Stationen stammend, dann Heu, Stroh, Brennholz und Braunkohle) eine Staffel, welche mit 5 Bani für 1 tkm beginnt und bei 200 km auf 3 Bani anlangt; Spezialtarif XI (Bau- und Nutzholz und verschiedene Holzwaaren von bestimmten Stationen stammend) eine Staffel, die mit 6 Bani für 1 tkm beginnt und bei 400 km bis auf 3 Bani fällt; Spezialtarife XII, XIII, XIV, XV und XVI feststehende Frachtsätze für gewisse Einfuhrartikel im Verkehre von den Hafenstationen Braila, Galatz und Constanza; Spezialtarif XVII (Umzugsgut bei Aufgabe in Mengen von mindestens 3 000 kg) ein fester Satz von 8 Bani für 1 tkm bis 100 km; auf weitere Entfernungen kommt eine Staffel, welche bei 400 km bis auf 4 Bani sinkt, zur Anwendung; Spezialtarif XVIII (für verschiedene Ausfuhrartikel) eine Staffel, welche mit 4 Bani für 1 tkm beginnt und bei 300 km auf 3 Bani anlangt.

Erwähnt sei noch, dass der Verlag des Allgemeinen Tarifanzeiger in Wien, I. Graben 13 eine deutsche Uebersetzung des Tarifs herausgegeben hat.

## Vereinsausland.

— Im Anschluss an die in Nr. 78 S. 1276 d. Ztg. gebrachten Mittheilungen über die kürzlich in Liverpool abgehaltene **Jahresversammlung der „Amalgamirten Vereinigung der Bahnbeamten“** kann noch mitgetheilt werden, dass in dieser Versammlung — wie der „Hamb. Corresp.“ meldet — eine recht bedauerliche Thatsache zum Vorschein kam. Es wurde festgestellt, dass die Zahl der Verunglückungen von Beamten in den letzten beiden Jahren nicht ab-, sondern zugenommen habe. Obgleich die Arbeiterentschädigungsakte schon 1897 angenommen wurde, trat sie doch erst im Sommer 1898 in Kraft. Aber ihre Wirkung war nicht die erwartete, und die Unglücksfälle haben sich eben nicht gemindert. Die Opposition ist geneigt, dies darauf zurückzuführen, dass der Gesetzvorschlag Chamberlain's gegen gute und schlechte Verwaltungen in gleicher Weise verfahre, während der Entwurf von Asquith die Nachlässigkeit mit schweren Strafen belegte. Man sagt wohl mit Recht, es liege für die einzelnen Verwaltungen gar kein Anlass vor, sich brav zu zeigen, da man genau dieselben Summen zu entrichten habe, wie Verwaltungen, denen die Knochen ihrer Angestellten gleichgültig seien. Der Kongress sprach gestern die tröstliche, aber etwas sanguinische Hoffnung aus, dass sich die Arbeiten der ernannten königlichen Kommission von segensreichem Einfluss erweisen würden.

— Wie man der Münch. „Allg. Ztg.“ aus Athen schreibt, ist die Zustimmung der Pforte zur Verbindung der geplanten **Eisenbahnlinie Athen-Piräus-Larissa** mit dem türkischen Eisenbahnnetz trotz aller Bemühungen bisher nicht zu erreichen gewesen. Bei ihren Verhandlungen mit der Société de Batignolles hatte die griechische Regierung diesen Anschluss als conditio sine qua non für ihre Uebertragung der Bahnkonzession erklärt und darauf hingewiesen, dass ohne den Anschluss die neue Bahnstrecke verhältnissmässig nur wenig einbringen werde und es somit bedenklich sei, dem griechischen Fiskus die 5 % Garantie für das Anlagekapital aufzubürden. Als Folge der Weigerung der Türkei droht das Scheitern des Vertrages mit der Société de Batignolles, und da auch keine der anderen Gesellschaften bezw. Banken, die sich um die Bahnkonzession bewarben, die Verbindlichkeit der Erreichung des Anschlusses übernehmen wollte, droht ferner das abermalige Scheitern des Planes, die seit zehn Jahren auf der Tagesordnung stehende Bahn fertigzustellen. Wie verlautet, wird von der Regierung bereits erwogen, ob es nicht besser sei, gegenwärtig nur die Theilstrecke Athen-Lamia, und zwar ohne Zuhilfenahme ausländischer Gesellschaften, auf Staatskosten auszubauen.

— Nach Mittheilung der amtlichen „Handels- und Industriezeitung“ wird der nächste ordentliche allgemeine **Kongress der**

**Vertreter der russischen Eisenbahnen** sich unter anderem auf Anregung des Ministeriums der Verkehrsanstalten mit der Frage beschäftigen, wie den neuerdings häufig vorgekommenen **Fälschungen von Eisenbahnfahrkarten** (namentlich auf der St. Petersburg-Warschau- und der Riga-Orel-Eisenbahnen beobachtet) wirksam entgegengetreten werden könne, und welche Mittel insbesondere zur Beseitigung des Betruges in Vorschlag gebracht werden können.

Es ist immer derselbe Kampf, um den es sich handelt, nur dass er sein Form verändert. Dem russischen reisenden Publikum scheint es so tief in Fleisch und Blut übergegangen zu sein, dass Hinterziehungen auf diesem Gebiete nicht vor den Strafrichter gehören, dass es diese Art Betrug mit einer Hartnäckigkeit und Findigkeit verübt, die wirklich Staunen erregen kann. Hoffentlich gelingt es dem Kongresse, die ihm gestellte sehr schwierige Aufgabe doch noch in wirksamer Weise zu lösen, was bei der durchschnittlich sehr niedrigen Bildungsstufe der Bevölkerung allerdings eine Aufgabe ist, vor der wohl die meisten Sachkundigen die Segel streichen werden, denn im grossen und ganzen ist die Erfindungskunst der Betrüger im Ausfindigmachen von dunklen Wegen grösser, als das Vermögen der Organe der Ordnung, derartige Dinge zu verhindern.

Das wirksamste Mittel wäre die Hebung der moralischen Stufe der Bevölkerung; dazu gehören aber Jahrzehnte, vielleicht sogar Jahrhunderte. Darauf kann also nicht gewartet werden.

Ferner hat das Departement für Eisenbahnangelegenheiten dem allgemeinen Kongress der Vertreter der russischen Eisenbahnen aufgetragen, die Höhe des normalen Gewichtsverlustes von Waaren, der während ihrer Lagerung entsteht, festzustellen. Es sollen nämlich — in Ergänzung des am 7. Juni d. J. Allerhöchst bestätigten Reichsrathsgutachtens über die Darlehen-, Lager- und Vorschussoperationen der Bahnen — **Regeln, betreffend die normalen Gewichtsverluste der Waaren bei ihrer Lagerung**, ausgearbeitet werden. Auch diese Aufgabe des Kongresses ist von einschneidender Bedeutung nicht nur für den Getreidehandel, sondern auch für die Eisenbahnen, in deren Elevatoren Getreide in grossem Umfange unterwegs gelagert wird, um günstige Marktverhältnisse abzuwarten. Da das Getreide in den Elevatoren trockner wird, auch beim Umschütten an Staub usw. verliert, so sind derartige Durchschnittsverlustziffern von grosser Bedeutung, um die gegenseitigen Beziehungen ohne Streit zu ordnen.

— Zur Ergänzung unserer Mittheilung über die **Einführung der Westinghousebremse** in Nr. 69 S. 1146 können wir noch nachtragen, dass die Westinghousegesellschaft augenblicklich in St. Petersburg eine grosse Fabrik, die ihrer Vollendung entgegengeht, baut, in der die Bremsen für die russischen Bahnen hergestellt werden sollen. Im Laufe von vier Jahren werden voraussichtlich 12 000 Lokomotiven und 300 000 Güterwagen mit der Luftbremse versehen sein.

Zur Deckung der Herstellungs- und Ausrüstungskosten sind rund 23 000 000 R. angewiesen worden.

Die deutsche „St. Petersburger Zeitung“ schreibt die Anregung zu diesem zweifellosen Fortschritte dem seit einigen Jahren als Bevollmächtigten des Ministeriums der Verkehrsanstalten in Deutschland weilenden General A. v. Wenndrich zu. Auf seine Anregung wurde angeblich bei der Westinghouse Brake Company eine bedeutende Anzahl von Güterzugbremsen bestellt, worauf das Ministerium der Verkehrsanstalten vorschrieb, dass die im Durchgangsverkehr rollenden Güterwagen aller Linien des Eisenbahnnetzes im Laufe von vier Jahren mit Westinghousebremsen zu versehen sind.

— **Eisenbahnunfall bei Utsunomiya** (Japan). In einem Theile von Central- und Ostjapan hat am 7. d. Mts. ein Taifun gewüthet, welcher grossen Schaden angerichtet hat. Ein Eisenbahnzug wurde in der Nähe von Utsunomiya von einer Brücke in den Fluss hinabgeweht. Es wird angenommen, dass hierbei 50 Personen ums Leben gekommen sind.

## Allgemeines.

— **Luxuszüge.** In Nr. 65 d. Ztg. haben wir bereits einige Mittheilungen über diese Züge veröffentlicht; wenn wir nochmals darauf zurückkommen, so geschieht dies theils um einige Zahlen der vorerwähnten Mittheilungen auf Grund der Angaben des Reichskursbuches und des neuen Winterfahrplanes richtig zu stellen, theils mit Rücksicht auf die grosse Bedeutung, welche diesen Zügen in einer Zeit zugesprochen werden muss, in der alles auf eine fortwährende Ausdehnung der Handels- und Verkehrsbeziehungen und eine Verminderung des mit den Reisen verbundenen Zeitverlustes hinarbeitet. Zunächst erwähnen wir an dieser Stelle nochmals die in Nr. 75 S. 1228 d. Ztg. gemeldete, demnächst wöchentlich einmalige Weiterführung des Nord-Expresszuges von Berlin nach Warschau. Dieser Zug, welcher bekanntlich zwischen Ostende und Berlin täglich verkehrt und wöchentlich zweimal bis St. Petersburg durchgeführt wird, legt die 2 575 km lange Strecke zwischen Ostende und St. Petersburg in nur 43 Stunden zurück. London erreicht man von St. Petersburg aus (2 811 km) im Anschluss an diesen Zug in 49½ Stunden. Der Ostende-Wien-Constanza-Express, der bis Wien täglich, bis Constanza wöchentlich einmal verkehrt, durchläuft bis Constanza 2 726 km in 53½ Stunden. Die Reise zwischen London und Konstantinopel über Köln-Passau-Wien (3 310 km) erfordert bei Benutzung dieses Zuges 73½ Stunden; Triest, wohin ein Zweig dieses Zuges von Wien aus wöchentlich einmal zum Anschluss an die zwischen Triest und Alexandrien verkehrenden Dampfer des österreichischen Lloyd weitergeführt wird, erreicht man mit ihm von Ostende (1 927 km) in 43 Stunden und von London (2 163 km) in 49 Stunden. Der Orient-Express, der älteste aller dieser Luxuszüge, durchfährt die 3 099 km lange Strecke Paris-Konstantinopel über München-Wien-Budapest-Belgrad-Sofia in 64½ Stunden und verkehrt bis Wien täglich, bis Konstantinopel zweimal wöchentlich. Der Peninsular-Express, wöchentlich einmal zwischen Calais und Brindisi laufend, durchmisst die 2 183 km lange Entfernung in 39½ Stunden. Eine Reise von London nach Brindisi (2 351 km) wird im Anschluss an diesen Zug in 43½ Stunden zurückgelegt. Bei dem Süd-Express, der den direkten Verkehr zwischen Paris und Madrid (bezw. Gibraltar) und zwischen Paris und Lissabon (über Medina-Salamanka) je zweimal wöchentlich vermittelt, beansprucht die Fahrt von Paris nach Madrid (1 452 km) 26 Stunden, bis Lissabon (1 897 km) 36½ Stunden. Bemerkt sei hierbei, dass der Zug nach Lissabon bis auf weiteres nur zwischen Paris und Irun (spanisch-französische Grenzstation) abgelassen wird. Der Nord-Süd-Express, z. Zt. zwischen Berlin und Verona täglich verkehrend, braucht von Berlin bis Verona (1 103 km) 19½ Stunden. Bei seiner Weiterführung bis Neapel wird er eine Strecke von 2 155 km zu durchlaufen haben; der Calais-Rom-Express, der wöchentlich zweimal gefahren wird und nur im Winter verkehrt, durchmisst 1 750 km; der Mediterranée-Express (Calais-San Remo, ebenfalls nur Winterzug) 1 436 km; der St. Petersburg-Wien-Cannes-Express, der im Winter wöchentlich einmal zwischen St. Petersburg und Cannes, zwischen St. Petersburg und Wien jedoch täglich gefahren wird, hat 3 091 km zu durchmessen, wozu er einschliesslich eines 3 stündigen Aufenthalts in Wien 65 Stunden braucht; der Engadin-Express (Calais-Thusis), nur im Sommer verkehrend, legt 1 038 km in 20 Stunden; der Wien-Karlsbad-Express 508 km in 8 Stunden zurück.

Erwähnt sei noch, dass in Erwartung eines sehr starken Fremdenverkehres aus Oesterreich-Ungarn und Russland infolge der Pariser Weltausstellung nach einer Meldung des „Berl. Act.“ für nächstes Jahr in Aussicht genommen ist, den Orient-Express zwischen Wien und Paris doppelt verkehren zu lassen und den Nord-Express wöchentlich dreimal statt bisher zweimal vom März nächsten Jahres ab von St. Petersburg und Paris abzulassen, und zwar von St. Petersburg jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend und von Paris jeden Montag, Mittwoch und Freitag.

— Im Juni d. J. hat sich mit dem Sitze in Köln eine Aktiengesellschaft gebildet, welche unter der Firma **„Norddeutsche Seekabelwerke“** die Herstellung und Legung von elektrischen Kabeln und Zubehör, namentlich von solchen Kabeln, welche zur Herstellung von überseeischen Verbindungen dienen (Seekabeln) betreibt. Gründer der Gesellschaft sind u. a. die Firma Felten & Guillaume zu Mülheim a. Rh. und der Schaaffhausen'sche Bankverein zu Köln; zum Aufsichtsrath gehören ausser dem Vertreter der Diskontogesellschaft und der Dresdener Bank in Berlin, der Direktor des Norddeutschen Lloyd Dr. Wiegand in Bremen und der Fabrikbesitzer Franz Clouth, Inhaber der rheinischen Gummiwaarenfabrik zu Nippes bei Köln. Die Gesellschaft hat unterhalb von Nordenham ein unmittelbar an der Weser gelegenes mit der oldenburgischen Staatsbahn durch ein Zweiggleis verbundenes, mehrere Hektar grosses Grundstück von der oldenburgischen Regierung erworben, auf welchem bereits ein Pier mit etwa 10 m Wassertiefe am offenen Strom und die für den Betrieb erforderlichen Gebäude errichtet werden. Das Unternehmen ist das erste deutsche, welches Seekabel herstellen und legen wird, die bisher aus England bezogen werden mussten. Soeben ist in Port Glasgow der Stapellauf des ersten für den Dienst der Gesellschaft bestimmten Kabeldampfers erfolgt, welcher auch der erste deutsche Dampfer zum Verlegen von Seekabeln sein wird. Durch das Unternehmen wird von neuem ein wichtiges Gebiet, auf dem wir bisher ausschliesslich auf England angewiesen waren, der deutschen Arbeit und dem deutschen Verkehr gewonnen. Es ist dies um so bedeutungsvoller, als es sich um die Herstellung eines den überseeischen Nachrichtendienst ver-

mittelnden Erzeugnisses handelt. Hoffen wir, dass dieser ersten deutschen Seekabelfabrik bald zahlreiche deutsche Seekabelverbindungen nach allen Welttheilen, namentlich aber nach unseren Kolonien, folgen werden, welche uns im Telegraphenverkehr vom Auslande ebenso unabhängig machen, wie wir es im überseeischen Schiffsverkehr und dem durch ihn vermittelten Austausch von Reisenden, Gütern und Briefen bereits sind.

— Wie aus Pittsburg berichtet wird, will die **„Pressed Steel Car Co."** in London eine Zweigfabrik errichten, um ihre stählernen Frachtwagen auf den europäischen Eisenbahnen rascher einzuführen. Obwohl die Gesellschaft mit der patentirten Herstellung solcher Wagen erst vor verhältnissmässig kurzer Zeit begonnen hat, soll sie doch schon ansehnliche Lieferungen nach dem Auslande gemacht und kürzlich von der ägyptischen Staatsbahnverwaltung eine Bestellung auf 300 Wagen erhalten haben.

## Bildung einer deutschen Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen.

Während der elektrische Betrieb bei den Strassenbahnen innerhalb der Städte und bei den diesen ähnlichen Bahnen zwischen benachbarten Ortschaften immer grössere Verbreitung gewinnt, so dass er in absehbarer Zeit alle anderen Betriebsarten auf diesen Kleinbahnen verdrängt haben wird, macht die Anwendung des elektrischen Betriebes auf den Neben- und den Haupteisenbahnen nur geringe Fortschritte. Die Schwierigkeit, welche sich der Einführung des elektrischen Betriebes bei den Nebeneisenbahnen entgegenstellt, beruht in den hohen Anlagekosten für die elektrischen Einrichtungen, zu deren Verzinsung eine solche Verkehrsdichte erforderlich ist, welche sich nur ausnahmsweise bei solchen Bahnen findet. Diese Mehrkosten für die elektrischen Einrichtungen sind in der Regel für die Ablehnung des elektrischen Betriebes ausschlaggebend, weil die technischen Vortheile des letzteren gegenüber den anderen Betriebsweisen, namentlich dem Dampfbetriebe, bei den Nebeneisenbahnen nur von untergeordneter Bedeutung sind.

Ganz anders liegt die Frage für die Haupteisenbahnen. Diese sind für den Personenverkehr bei dem gegenwärtigen Betrieb mittelst Dampflokomotiven in Bezug auf Schnelligkeit und Sicherheit an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Das heutige Verkehrsleben aber erfordert zweifellos eine weitere Abkürzung der Fahrzeit und eine häufigere Fahrgelegenheit. Dieses Bedürfniss nach Zeitersparniss tritt unverkennbar zu Tage in der zunehmenden Benutzung der Nachtzüge, welche dem Reisenden die Möglichkeit gewähren, einen Verlust an Arbeitszeit zu vermeiden, wenn auch auf Kosten der Gesundheit und Bequemlichkeit. Auch daran ist nicht zu zweifeln, dass der Verkehr zwischen grossen, auf einander angewiesenen Industrie- und Handelsstädten, wie beispielsweise Berlin und Hamburg, eine ganz gewaltige Steigerung erfahren wird, wenn man ihm ein Verkehrsmittel bietet, durch welches die Fahrzeit sehr erheblich abgekürzt wird. Es ist deshalb die Erwartung berechtigt, dass die Betriebseinnahmen einer Schnellbahn bei entsprechenden Fahrpreisen einen genügenden Ueberschuss auch zur Verzinsung eines ungewöhnlich grossen Anlagekapitals abwerfen werden, besonders wenn zugleich eine häufigere Fahrgelegenheit geboten wird, welche sicher auch eine vermehrte Benutzung der Schnellbahn zur Folge haben wird.

Wenn trotzdem die Elektrizität bisher in keinem Falle zum Betriebe von grossen, dem schnellen Fernverkehr dienenden Bahnen zur Einführung gelangt ist, so hat dies darin seinen Grund, dass die Elektrizität hier in ganz anderen Formen zur Anwendung kommen muss, als bei den Kleinbahnen, und dass jene Schnellbahnen nach ganz anderen Grundsätzen gebaut und betrieben werden müssen, als unsere heutigen Haupteisenbahnen. Sowohl dem Elektrotechniker wie dem Eisenbahntechniker werden hier ganz neue Aufgaben gestellt, welche auch neue eigenartige Lösungen erfordern. Hierzu werden die bisherigen Erfahrungen nicht überall ausreichen, sondern vielfach durch besondere Versuche und Neukonstruktionen ergänzt werden müssen.

So gilt es beispielsweise zu untersuchen:

1. wie die Bahnlinie einer Schnellbahn geführt werden muss, welche Steigungen und Krümmungen zulässig sind, welche Spurweite gewählt werden muss, inwieweit mehrere Gleise erforderlich sind, und wie man den Abstand derselben zu bemessen hat;
2. wie die Weichen und Bahnhöfe anzuordnen sind;
3. welche Form die Schienen erhalten müssen, welche Schienenunterlage und Bettungsart zu wählen und wie der Schienenstoss zu sichern ist;
4. wo und wie die Betriebskraft erzeugt, welche Art des elektrischen Stromes angewandt, und wie er geleitet werden soll;
5. wie man die Wagen bauen muss, damit sie sicher und bequem sind und wenig Zugwiderstand bieten;
6. wie die elektrischen Motoren der Fahrzeuge auszuführen und gemeinsam zu steuern sind, und wie die Ueberführung auf die Treibachsen erfolgen muss;
7. welche Bremsung, Beleuchtung und Heizung zur Anwendung kommen soll;
8. inwieweit das jetzige Signalsystem brauchbar ist oder durch andere, selbstthätig wirkende Sicherheitsvorrichtungen ersetzt werden muss;
9. wie die Einführung in die Städte und der Anschluss an die städtischen Verkehrsmittel auszuführen ist;
10. wie der Betrieb und Verkehr geregelt werden muss, insbesondere, welche grösste Fahrgeschwindigkeit anzuwenden ist, wie die Züge zusammenzusetzen sind und in welchen Zwischenräumen sie verkehren sollen; usw.

Sodann gilt es festzustellen, was eine solche Anlage kosten wird und welche Beträge für Erneuerung und Unterhaltung in Ansatz zu bringen, sowie endlich, welche Rentabilität in Aussicht genommen werden kann.

Diese Aufgaben umfassen so weite Gebiete der Technik und erfordern eine solche Menge von Wissen und Erfahrung, dass es unerlässlich ist, hervorragende Männer der verschiedene Zweige der Technik zur Mitarbeit heranzuziehen. Geschieht das, so ist mit Sicherheit auf eine glückliche Lösung der Aufgabe zu rechnen. Der Weg zum Ziele ist zwar schwierig, aber klar vorgezeichnet und bis ans Ende zu überblicken.

Von diesem Gesichtspunkte aus ist in Berlin die Begründung einer Gesellschaft für elektrische Schnellbahnen erfolgt, um einen geeigneten Sammelpunkt zu bieten und die zur Ausarbeitung der Entwürfe und zur Anstellung von Versuchen erforderlichen Mittel aufzubringen.

An dieser Gesellschaft sind neben angesehenen industriellen und Bankfirmen eine Anzahl von hohen Beamten und Offizieren betheiligt. Die Gesellschaft hat die Form einer solchen mit beschränkter Haftpflicht angenommen. Sie besteht aus folgenden Firmen: Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; A. Borsig, Berlin; Delbrück, Leo & Co., Berlin; Deutsche Bank, Berlin; Philipp Holzmann & Co., G. m. b. H., Frankfurt am Main; Fried. Krupp, Essen; Nationalbank für Deutschland, Berlin; Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin; Jacob S. H. Stern, Frankfurt a/M.; van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz. Die Gesellschaft hat den Zweck, den Bau von elektrischen Bahnen, welche dem Schnellverkehre auf grösseren Entfernungen dienen sollen, durch Bearbeitung der einschlägigen Fragen, insbesondere auch durch Anstellung praktischer Versuche, vorzubereiten. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt 750 000 *M*; die Gesellschafter sind zur Zahlung von Nachschüssen bis zur Höhe von 100 % ihrer Stammeinlagen verpflichtet. Den Aufsichtsrath bilden die Herren: Dr. Schulz, Excellenz, Präsident des Reichseisenbahnamtes, Vorsitzender, Berlin; Dr. Georg Siemens, Direktor der Deutschen Bank, stellvertretender Vorsitzender, Berlin; Ernst Borsig, Fabrikbesitzer, Berlin; Ludwig Delbrück, Bankier, Berlin; G. von Golz, Excellenz, General der Infanterie z. D., à la suite des Ingenieur- und Pionierkorps, Homburg v. d. Höhe; Arthur Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, Berlin; Philipp Holzmann, Baurath, Frankfurt a/M.; Dr. Magnus, Regierungsrath a. D., Direktor der Nationalbank für Deutschland, Berlin; Andreas Meyer, Oberingenieur der freien und Hansastadt Hamburg; Geheimer Ober-Baurath Carl Müller, vortragender Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin; Emil Rathenau, Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; Adolf Schmidt, Direktor von Fried. Krupp, Essen; Wilhelm von Siemens, Berlin; Dr. Adolf Slaby, Geheimer Regierungsrath, Professor, Charlottenburg; Theodor Stern, Bankier, Frankfurt a/M; Wirkl. Geheimer Ober-Baurath Wilhelm Streckert, vortragender Rath im Reichseisenbahnamt, Berlin; Dr. Ulbrich, königlicher Finanz- und Baurath, Professor, Dresden; Julius van der Zypen, Geheimer Kommerzienrath, Köln. Ferner ist ein Technischer Ausschuss gebildet worden, welcher insbesondere die Aufgabe hat, die leitenden Gesichtspunkte aufzustellen, nach welchen der Geschäftsführer die technischen Entwürfe auszuarbeiten und die erforderlichen Versuche anzustellen hat. In diesen Ausschuss sind als Mitglieder berufen worden die Herren: Dr. Adolf Slaby, Geheimer Regierungsrath, Professor, Charlottenburg, Vorsitzender; Emil Rathenau, Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, stellvertretender Vorsitzender; A. Brandt, Direktor von A. Borsig, Tegel bei Berlin; H. Budde, Oberst und Chef der Eisenbahnabtheilung im Grossen Generalstab, Berlin; P. Charlier, Oberingenieur der

Firma van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz; Gisbert Gillhausen, Direktor von Fried. Krupp, Essen; Alfred de Glehn, Ingenieur; Baurath C. Griebel, Berlin; Regierungsrath a. D. G. Kemmann, Berlin; R. Kolle, Eisenbahnbauinspektor a. D., Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Berlin; F. Krause, Stadtbaurath, Berlin; W. Laufer, Oberingenieur von Philipp Holzmann & Co., Gesellschaft m. b. Haftung, Frankfurt a/M.; Baurath A. Philippi, Berlin; O. Riese, Stadtbaurath, Frankfurt a/M.; H. Schwieger, Regierungsbaumeister a. D., Direktor von Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin; G. Wittfeld, Eisenbahnbauinspektor, Hilfsarbeiter im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin; A. Koettgen, Eisenbahnbauinspektor a. D., Prokurist von Siemens & Halske Aktiengesellschaft, Berlin, ständiger Schriftführer. Zum Geschäftsführer der Gesellschaft ist der Regierungsbaumeister a. D. Paul Denninghoff in Charlottenburg ernannt worden. Die Mitglieder des Aufsichtsraths und des Technischen Ausschusses beziehen weder Gehalt noch Gewinnantheil, wie überhaupt dieses Unternehmen nicht den Charakter einer Erwerbsgesellschaft trägt, sondern im allgemeinen Interesse die Förderung einer ebenso schwierigen, wie bedeutsamen Aufgabe bezweckt. Hierdurch erklärt sich auch, dass der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen die dankenswerthe Mitarbeit der obengenannten hohen Beamten und Offiziere zu theil geworden ist.

Wir wünschen der Gesellschaft kräftiges Gedeihen!

## Die Betriebsergebnisse der Bahnen der sechs grossen französischen Privatgesellschaften im Jahre 1898

theilt die „Revue générale des chemins de fer", wie folgt, nach den Berichten mit, welche die Verwaltungsräthe der Gesellschaften ihren Aktionären in den diesjährigen Generalversammlungen erstattet haben:

1. Das von den Gesellschaften aufgenommene Kapital erreichte am 31. Dezember 1898 nach den den Aktionären vorgelegten Rechnungen die Höhe von 13 492 000 000 Frcs., wovon 13 448 000 000 Frcs. verausgabt waren. Die konzessionirten Linien hatten zu demselben Zeitpunkte eine Gesammtlänge von 37 115 km, davon 33 449 km im Betriebe. Die Baukosten betrugen für 1 km der betriebenen Strecken 393 000 Frcs., wobei das rollende Material mit 2 036 000 000 Frcs. eingerechnet ist, also mit 60 859 Frcs. für 1 km.

Im Laufe des Jahres 1898 ist das im Betriebe befindliche Netz um 245 km, also um 0,14 % gewachsen, das Anlagekapital um 125 000 000 Frcs. (0,94 %), das verwendete Kapital um 200 000 000 Francs, wovon 25 000 000 Frcs. für Erwerb von rollendem Material verausgabt sind. Der Zuwachs beträgt 1,55 % für bauliche Ausführungen, 1,24 % für rollendes Material und 1,51 % im ganzen.

Das aufgebrachte Kapital setzt sich aus 1 461 000 000 Frcs. Aktien, 11 702 000 000 Frcs. Anleihen und 329 000 000 Frcs. in Kapitalform gewährten Beihilfen zusammen.

Die grösste Längenausdehnung des im Betriebe befindlichen Netzes weist die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit 8 998 km auf, die geringste Ausdehnung (3 451 km) finden wir bei der Südbahn.

2. Die gesammten Betriebseinnahmen belaufen sich für 33 331 km mittlere Betriebslänge während des Jahres 1898 auf 1 304 263 784 Frcs., die Ausgaben auf 651 912 103 Frcs., somit Ueberschuss 652 351 681 Frcs.

Das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Einnahmen beträgt also 49,98 % gegenüber 49,63 % im Jahre 1897.

Ein Vergleich der Ergebnisse aus 1897 und 1898 ergibt im letzteren Jahre einen Zuwachs an mittlerer Betriebslänge von 304 km (0,98 %), an Betriebseinnahmen von 45 016 149 Frcs. (3,57 %), an Betriebsausgaben von 26 972 573 Frcs. (4,32 %), an Ueberschuss von 18 043 575 Frcs. (2,84 %).

Das Mehr an Einnahmen setzt sich zusammen aus dem Personenverkehre mit 8 446 263 Frcs., aus dem Eilgutverkehre mit 2 662 401 Frcs., aus dem gewöhnlichen Güterverkehre mit 33 244 787 Frcs., aus Sonstigem mit 662 698 Frcs. Einen Einnahmerückgang haben die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beim Eilgut (175 889 Frcs.), die Nordbahn und Orléansbahn bei den sonstigen Einnahmen (121 890 bezw. 936 934 Frcs.) zu verzeichnen.

Vergleicht man die Ergebnisse von 1898 mit denjenigen von 1884, d. i. dem Jahre, in welchem die Uebereinkommen von 1883 in Kraft traten, so erhält man:

| | 1898 | 1884 | Unterschied | % |
|---|---|---|---|---|
| Mittlere Betriebslänge . . km | 33 331 | 26 305 | + 7 026 | + 26,7 |
| Einnahmen Frcs. | 1 304 263 784 | 1 030 421 146 | + 273 842 638 | + 26,6 |
| Ausgaben . „ | 651 912 103 | 548 613 646 | + 103 298 457 | + 19,0 |
| Ueberschuss „ | 652 351 681 | 481 807 500 | + 170 544 181 | + 35,4 |

Von den Einnahmen entfallen 32,28 % auf den Personen-, 10,07 % auf den Eilgut-, 56,01 % auf den gewöhnlichen Güterverkehr, 1,64 % auf Sonstiges; von den Ausgaben 9,28 % auf Centralverwaltung und allgemeine Kosten, 35,07 % auf den Betrieb, 35,73 % auf Material (rollendes?) und Zugförderung, 19,77 % auf Gleise und bauliche Anlagen, 0,15 % auf Verschiedenes.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen stellte sich am günstigsten bei der Orléansbahn mit 46,22 %, am ungünstigsten bei der Westbahn mit 57,85 %.

Bei 291 367 817 geleisteten Zugkilometern stellen sich die Einnahmen für jedes einzelne auf 4,476 Frcs., am höchsten bei der Paris-Mittelmeerbahn (5,369 Frcs.), am niedrigsten bei der Westbahn (3,760 Frcs.), die Ausgaben für jedes Zugkilometer auf 2,237 Frcs., am höchsten bei der Paris - Mittelmeerbahn (2,491 Frcs.), am niedrigsten bei der Nordbahn (2,005 Frcs.).

3. Der Personenverkehr machte im Jahre 1898 11 062 000 000 Personenkilometer aus zu einem durchschnittlichen Beförderungssatze von 0,0378 Frcs. (nach Abzug der Steuer). Im Vorjahre 1897 wurden 0,0385 Frcs. für das Personenkilometer eingenommen. Die Leistung ist um 349 000 000 Personenkm gewachsen, die Einnahmen um 8 436 000 Frcs.

Gegenüber dem Jahre 1891, welches der Tarifreform im Schnellverkehr unmittelbar voraufging, ergeben sich folgende Unterschiede:

| | 1898 | 1891 | Unterschied | % |
|---|---|---|---|---|
| Mittlere Betriebslänge . . km | 33 228 | 30 396 | + 2 832 | + 9,3 |
| Zahl der Reisenden insgesammt | 341 838 359 | 222 597 686 | + 119 240 673 | + 53,6 |
| Einnahme (nach Abzug der Steuer) . Frcs. | 420 991 718 | 344 780 062 | + 76 211 656 | + 22,1 |
| desgl. einschl. Steuer . Frcs. | 471 510 000 | 420 317 000 | + 51 193 000 | + 12,2 |
| Durchschnittseinnahme von einem Reisenden . . Frcs. | 1,37 | 1,89 | — 0,52 | — 27,5 |
| kilometrische Einnahme einschl. Steuer . Frcs | 0,0423 | 0,0546 | — 0,0123 | — 22,5 |
| desgl. ausschl. Steuer . Frcs. | 0,0378 | 0,0448 | + 0,0070 | — 15,6 |
| desgl. Personenkilometer . . . | 11 062 079 000 | 7 696 175 000 | + 3 365 904 000 | + 43,7 |
| durchschnittlich von einem Reisenden durchfahrene Strecke km | 32,3 | 34,6 | — 2,3 | — 6,7 |

Von den Einnahmen aus dem Personenverkehr des Jahres 1898 kommen auf die I. Klasse 79 476 617 Frcs., auf die II. Klasse 108 582 403 Frcs., auf die III. Klasse 230 417 412 Frcs. Die einzelne Reise einer Person brachte im Durchschnitt 1,224 Frcs., in der I. Klasse 3,93, in der II. 1,22, in der III. 0,99 Frcs. Von 1 000 Reisenden benutzten im Durchschnitt 59 die I., 259 die II. und 682 die III. Klasse, von 1 000 Frcs. Einnahme brachte die I. Klasse 190, die II. 259, die III. 551 Frcs. ein. Die von einem Reisenden durchschnittlich zurückgelegte Strecke schwankt zwischen 49,4 km bei der Südbahn und 20,7 km bei der Westbahn.

Die Benutzung der I. und II. Klasse, bezogen auf 1 000 Reisende, war mit 97 bezw. 490 Personen am stärksten bei der Westbahn, mit 34 bezw. 96 Personen am schwächsten bei der Orléansbahn. Letztere weist mit 870 Personen die stärkste Benutzung der III. Klasse auf, während die Westbahn mit 413 Personen hierbei am niedrigsten steht. Auf 1 000 Frcs. Einnahme bezogen, brachte die I. Klasse mit 243 Frcs. bei der

Paris-Mittelmeerbahn, die II. mit 395 Frcs. bei der Westbahn, die III. mit 670 Frcs. bei der Südbahn am meisten ein; die niedrigsten bezüglichen Zahlen finden wir bei der Südbahn in der I. Klasse (147 Frcs.), bei der Orléansbahn in der II. Klasse (182 Frcs.), bei der Westbahn in der III. Klasse (439 Frcs.).

4. An Tonnenkilometern gewöhnlichen Frachtgutes sind im ganzen 14 386 000 000 geleistet bei einem Durchschnittsfrachtsatze von 0,0485 Frcs. Derselbe betrug 1897 noch 0,0497 Frcs., ist also um 2,25 % gesunken. Die Tonnenkilometer haben gegenüber 1897 einen Zuwachs von 1 054 000 000 oder 7,91 % erfahren und eine Einnahmesteigerung von 34 246 000 Frcs., d. s. 5,16 % zur Folge gehabt. Bei 102 301 000 wirklich beförderten Tonnen ergibt sich eine mittlere Beförderungsstrecke von 140,6 km für jede Tonne. Insgesammt haben die Einnahmen aus fraglichem Verkehr 697 139 482 Frcs. gebracht, d. i. 6,86 Frcs. für jede Tonne. Von 2 990 000 000 tkm, welche bei der Nordbahn geleistet sind, entfallen 1 519 000 000, also mehr als die Hälfte, auf Kohlen und Koks. Befördert wurden insgesammt 29 376 583 t, darunter 12 878 850 t Kohlen und Koks. Eine Tonne hiervon durchlief durchschnittlich 117,92 km, eine Tonne des übrigen Gutes 89,17 km. Der mittlere Frachtsatz für das Tonnenkilometer Kohle und Koks betrug 0,0310 Frcs., bei sonstigem Gut 0,0532 Francs. Den höchsten Durchschnittsfrachtsatz für alles Gut erzielte die Orléansbahn mit 0,0539 Frcs., den niedrigsten die Nordbahn mit 0,0419 Frcs. Die Paris-Mittelmeerbahn weist mit 192,8 km den längsten durchschnittlichen Beförderungsweg einer Tonne, die Nordbahn mit 101,8 km den kürzesten auf.

5. An Zugkilometern sind bei Personen- und Güterzügen im ganzen 291 368 000 geleistet worden. Die Lokomotiven haben 334 582 000 km durchlaufen, die Personen- und Güterwagen zusammen 5 650 615 000. Die von den Zügen zurückgelegte Strecke hat im Vergleich zu 1897 um 4,63 % zugenommen, die von den Lokomotiven durchlaufene um 4,47 %, die von sämmtlichen Wagen desgleichen um 5,50 %. Theilt man die gesammten Zugkilometer durch die Gesammtlänge aller Bahnen und durch 365, so ergibt sich eine tägliche Zugzahl von 23,95 im Jahre 1898 gegenüber 23,23 im Jahre 1897. Die mittlere Wagenzahl der Züge ist von 19,24 (1897) auf 19,39 (1898) gestiegen.

Der Betriebsmittelpark aller Bahnen bestand 1898 aus 9 466 Lokomotiven, 24 276 Personen-, 254 723 Pack- und Güterwagen. Das Verhältniss der von den Lokomotiven zu den von den Zügen zurückgelegten Kilometer ist im Durchschnitt 1,15; obenan steht die Nordbahn mit dem Verhältniss 1,24, am niedrigsten die Orléansbahn mit 1,11. Die grösste durchschnittliche Zuglänge weist die Paris-Mittelmeerbahn mit 22,47 Wagen auf, während die Westbahn nur 15,42 Wagen durchschnittlich in den Zügen führte. Die grösste Zahl der täglichen Züge, auf die ganze Länge des Netzes bezogen, finden wir mit 40,69 bei der Nordbahn, die kleinste mit 17,72 bei der Orléansbahn.

6. Die Kosten der Zugförderung und der Unterhaltung des rollenden Materials haben von 0,732 Frcs. (Ostbahn) bis 0,880 Frcs. (Paris-Mittelmeerbahn) für das Zugkilometer geschwankt und von 0,0072 Frcs (Südbahn) bis 0,0093 Frcs. (Westbahn) für die Verkehrseinheit (Personen- und Tonnenkilometer). Die Zahl der auf ein Zugkilometer entfallenden Verkehrseinheiten hielt sich zwischen 82 (Westbahn) und 116 (Paris-Mittelmeerbahn) und stellte sich im Durchschnitt auf 100, wie auch im Jahre 1897.

Bei einer Gesammtlänge von 33 089 Betriebskm (ohne Einrechnung des Schmalspurnetzes der Westbahn) haben die Kosten eines Zugkilometers 0,801 Frcs., die einer Verkehrseinheit 0,0080 Frcs. betragen. Im Vergleich mit 1897 ergibt sich ein Zuwachs von 0,010 bezw. 0,0001 Frcs.

Die Brennstoffkosten sind von 0,213 Frcs. für ein Zugkilometer 1897 auf 0,20 Frcs. 1898 gestiegen.

7. In finanzieller Hinsicht hat das Betriebsjahr 1898 folgendes Ergebniss gehabt: Für die der Betriebsrechnung zu Grunde liegende gesammte Länge von 31 948 km hat die Reineinnahme einschliesslich der staatlichen Jahresbeiträge für die an Deutschland abgetretenen Strecken der Ostbahn (755 km) und für die zwischen Orléans- und Staatsbahn ausgetauschten Strecken 654 623 000 Frcs. betragen, denen aus den Anleihen eine Verpflichtung in Höhe von 508 239 000 Frcs., d. s. 77,5 %, gegenüber steht.

Der Rückgriff auf die staatliche Zinsengewähr hat sich bei drei Gesellschaften (Ost-, West- und Südbahn) auf 14 445 000 Frcs. belaufen. Die Westbahn steht hierbei mit 9 620 544 Frcs. an der Spitze. Rückzahlungen hat nur die Orléansbahn im Betrage von 4 053 000 Frcs. geleistet, so dass die Zuschüsse des Staates sich auf 10 392 000 Frcs. ermässigen. Die den Aktionären gezahlten Summen haben 156 911 000 Frcs. erreicht.

Die Zuschüsse des Staates haben sich im Vergleich zu 1897 um 11 836 000 Frcs. vermindert, die den Aktionären gezahlten Zinsen und Dividenden um 2 195 000 Frcs. vermehrt.

Die der Zinsgarantie unterliegende Schuld bezifferte sich am 31. Dezember 1898 auf 840 682 000 Frcs. Zum gleichen Zeitpunkte verfügten die Gesellschaften über 161 268 000 Frcs. Reserven.

8. Die Länge der für die Betriebsrechnung maassgebenden Strecken ist seit 1897 um 554 km, d. s. 1,77 %, gewachsen.

Die in die Betriebsrechnung eingeführte Einnahme ist gegenüber 1897 um 47 232 000 Frcs., d. s. 3,72 %, die Ausgabe um 30 535 000 Frcs., d. s. 4,83 %, der Reinertrag um 16 697 000 Frcs., d. s. 2,62 %, die aus den Anleihen kommende Belastung um 3 010 000 Frcs., d. s. 0,60 %, gestiegen. Der Unterschied zwischen dem Reinertrage aus dem Betriebe und der Belastung aus den Anleihen hat sich von 132 696 000 Frcs. auf 146 383 000 Frcs. vermehrt, also um 13 687 000 Frcs. oder 10,31 %.

Bromberg, im September 1899. Struck.

## Bücherschau.

— **Die Elektrizität, ihre Erzeugung, praktische Verwendung und Messung.** Für jedermann verständlich dargestellt von Direktor Dr. Wiesengrund und Prof. Dr. Russner. Verlag von H. Bechhold, Frankfurt a. M.

Wir besitzen eine Reihe von volksthümliche Zwecke verfolgenden Veröffentlichungen über das Wesen und die Wirkungen der Elektrizität, entsprechend dem Bedürfniss, darüber einigermaassen Klarheit zu haben, das heutzutage wohl alle gebildeten Kreise durchdrungen hat. Die vorliegende Arbeit kann zu den besten dieser Art gezählt werden. Auf dem geringen Raum von etwa 80 Seiten haben die Verfasser es verstanden, in sehr klarer Darstellung das, was der Gebildete wissen muss, mitzutheilen über das elektrische Maass und die Maasseinheiten, die Wirkungen des Stromes, die Messinstrumente, die Dynamomaschinen, Elektromotoren, elektrische Kraftübertragung, Beleuchtung, elektrische Bahnen und Boote, die Verwendung der Elektrizität in der Medizin, Telegraphie, Telephonie und Signalwesen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. Die am 1. Oktober d. J. eröffnete und von der Generaldirektion der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommene 4,05 km lange Strecke Amorbach-Landesgrenze gegen Walldürn den Vereinsbahnstrecken der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen;
2. die am 1. Oktober d. J. eröffnete und von der Generaldirektion der königlich bayerischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommene 8,76 km lange Strecke von der württembergisch-bayerischen Landesgrenze (gegen Lindau) nach Lindau den Vereinsbahnstrecken der königlich bayerischen Staatseisenbahnen;
3. die am gleichen Tage dem öffentlichen Verkehre übergebene 33 km lange Strecke Bünde-Rahden den Vereinsbahnstrecken der königlichen Eisenbahndirektion Münster;
4. die am 8. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 24,619 km lange Strecke Otrokowitz-Zlin-Wisowitz den Vereinsbahnstrecken der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Oktober d. J. wird die an der Strecke Lehrte-Uelzen (6,2 km von Uelzen und 4,7 km von Suderburg) gelegene Haltestelle

Klein-Süstedt für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Klein-Süstedt ausgeschlossen.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Ausweiche Oszkó der Linie Wr. Neustadt-Nagy-Kanizsa wird am 15. Oktober d. J. als Station Oszkó für den Gesammtverkehr eröffnet werden. Güter, deren Manipulation die Verwendung von Stirnrampen erfordert, sowie Klauenthiere können daselbst weder auf- noch abgegeben werden.

**Lieferfristen.**

In der in Nr. 77 S. 1264 d. Ztg. unter „Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung" enthaltenen Bekanntmachung der k. k. österreichischen Staatsbahnen, betreffend eine Zuschlagsfrist von 5 Tagen zu den normalen Lieferfristen ist das Wort Güterstörungen in der 5. Zeile von oben in Güterstauungen zu berichtigen.

**Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.**

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) und Nr. 35a (königliche Eisenbahndirektion Cassel) sind neu herausgegeben worden. Zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag I erschienen. Durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 19 wird das im September 1895 ausgegebene Verzeichniss Nr. 19 nebst Nachtrag I und durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichniss Nr. 35a das im Mai 1896 ausgegebene Verzeichniss Nr. 35a aufgehoben.

**Vereinskilometerzeiger.**

Neu herausgegeben sind die Kilometerzeiger Nr. 16 (Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn) und Nr. 60 (k. k. priv. böhmische Nordbahn). An Nachträgen zu bestehenden Kilometerzeigern sind erschienen: Nachtrag X zu dem Kilometerzeiger Nr. 4 (königlich bayerische Staatseisenbahnen) und Nachtrag IX zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern". Durch den neu herausgegebenen Vereinskilometerzeiger Nr. 16 wird der im Dezember 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 16 und durch den neu herausgegebenen Vereinskilometerzeiger Nr. 60 der im Dezember 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 60 aufgehoben.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3791 vom 4. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

Nr. 3792 vom 4. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 10. Oktober d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

In dem vom 1. Oktober 1899 gültigen Nachtrag I zum Klassentarif Thl. II Heft Nr. 10 sind bei den Sätzen des Ausnahmetarifs Nr. 55 für Holz Seite 14/15 folgende Druckfehler zu berichtigen:

Chabowka-Bruchsal 3,51 ℳ zu ändern auf 3,31 ℳ,

Ustrzyki-Bruchsal 2,51 ℳ zu ändern auf 3,51 ℳ.

München, den 8. Oktober 1899. (2728)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November d. J. wird die normalspurige Nebenbahn Lauenburg-Leba mit den Stationen Neue Welt, Neuendorf (Kreis Lauenburg), Garzigar, Landechow, Freest, Fichthof und Leba dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen sämmtlich, mit Ausnahme von Neue Welt, welche nur für den Personenverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr. In Neuendorf (Kreis Lauenburg), Garzigar, Landechow, Freest und Fichthof ist die Annahme oder Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 7. Oktober 1899. (2729)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Oktober 1899 wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Uelzen zwischen den Stationen Uelzen und Suderburg belegene Haltestelle Klein-Süstedt für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Klein-Süstedt ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Klein-Süstedt direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern sowie von Leichen und lebenden Thieren mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 9. Oktober 1899. (2730)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Eröffnung der Station Cserne für den Gesammtverkehr.

Die zwischen den Stationen Csácza und Skalite gelegene Station Cserne, welche bisher nur für den Personenverkehr eröffnet war, wird mit 15. d. Mts. für den Gesammtverkehr — unter Ausschluss von Viehsendungen — eröffnet.

Die auf die genannte Station bezughabenden Bestimmungen, Frachtsätze und Kilometerentfernungen sind in den gleichfalls mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. erschienenen Nachtrage I zu unserem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife enthalten.

Budapest, am 9. Oktober 1899. (2731)

## 5. Schliessung von Stationen.

**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft.**

Stationenauflassung.

Die Stationen Cladova, Zimniza, Calarasch und Ostrow werden aufgelassen und wurde die Güteraufnahme für die genannten Orte an allen gesellschaftlichen Stationen eingestellt.

Wien, am 10. Oktober 1899. (2732)
Die Direktion.

## 6. Güterverkehr.

**Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.**

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Wiederau des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif für den oben bezeichneten Getreideverkehr vom 1. August d. J. einbezogen.

Die Frachtsätze sind von dieser Station zu erfahren.
Breslau, den 12. Oktober 1899. (2733)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Donau-Rhein- u. Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.**

Die Artikel „Reis, auch gemahlen (Reismehl), Reisgries“ werden im Verkehre mit allen Rhein- und Main-Umschlagsplätzen in den Ausnahmetarif 14a versetzt. Im Ausnahmetarif 34 sind die Artikel „Reis geschält und Reismehl“ zu streichen.
München, den 11. Oktober 1899. (2734)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Kohlenausnahmetarif Theil V, Heft 3 vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 20. Oktober 1899 wird die Station Krauchenwies der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen in den Tarif wie folgt einbezogen:
1. in die Schnitttariftabelle, Abtheilung B (Seite 12 des Tarifs) mit einem Theilfrachtsatz von 103 ℳ für 10000 kg bis zum Schnittpunkte Nr. 2 und
2. in den Kilometerzeiger, Schnitttafel B (Seite 38 des Tarifs) mit einer Entfernung von 441 km ab Schnittpunkt Nr. 2 und von 404 km ab Schnittpunkt Nr. 3.

München, den 11. Oktober 1899. (2735)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

---

Im südostpreussischen Gütertarif treten am 10. Oktober 1899 direkte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Heilsberg i/Ostpr. und Sallwarschienen einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken andererseits in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.
Königsberg i. Pr., 7. Oktober 1899. (2736)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.**

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. werden die Artikel „Holzkohlen, auch gemahlen oder pulverisirt, und Holzkohlenbrikets, unverpackt“, in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) einbezogen. Unter Aufhebung des Ausnahmetarifs 2b für Holzkohlen (auch gemahlen oder pulverisirt) werden die Entfernungen dieses Ausnahmetarifs zwischen Marktbreit einerseits und Klonowo, Puppen, Radosk und Rudczanny andererseits in den Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) gleichzeitig übernommen.
Berlin, den 9. Oktober 1899. (2737)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die Station Oderberg-Bralitz des Direktionsbezirks Stettin als Versandstation in die Seehafenausnahmetarife D und D1 für Stärke etc. einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen auf Befragen Auskunft.
Hannover, den 9. Oktober 1899. (2738)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag 9 zum Gütertarif (Heft 2) in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu II. A, D, E und F des Gütertarifs und sonstige Aenderungen. Die in dem Nachtrage enthaltenen neuen bezw. anderweiten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Soest-Belecke-Brilon Stadt und Station Warstein der westfälischen Landeseisenbahn treten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Soest-Belecke in Geltung. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.
Münster, den 5. Oktober 1899. (2739)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von den Stationen Pillau, Königsberg, Korschen, Memel nach Grajewo transito usw. vom 25. Mai 1895.**

An Stelle der im Nachtrage I zu oben bezeichnetem Ausnahmetarif enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Fahrzeuge von Pillau, Königsberg, Memel nach Grajewo transito zur Ausfuhr nach den auf Seite 8 und 9 des Tarifs bezeichneten russischen Stationen treten von sogleich ermässigte Ausnahmetarifsätze in Kraft, welche auf den genannten deutschen Stationen, sowie in unserm Tarifbüreau zu erfahren sind.
Direktion (2740H&V)
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 20. Oktober 1899 wird die Station Smidar der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn mit den für die Station Wostromêr der gleichen Verwaltung bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif für Obst, Theil VI Heft 3 vom 1. Oktober 1898 einbezogen.
München, den 9. Oktober 1899. (2742)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Ostpreussische Südbahn.**

Für Sendungen Sandzucker und Zuckerraffinade in Wagenladungen von mindestens 10000 kg über Grajewo nach Königsberg und Pillau, Stationen der ostpreussischen Südbahn, von den Stationen der russischen Südwestbahnen, von welchen für diese Artikel zur Zeit direkte Ausnahmetarifsätze nach Königsberg und Pillau bestehen, sowie von Station Browary der Moskau-Kiew-Woroneschbahn, welche innerhalb einer 6 monatlichen Frist vom Tage der Ankunft in Königsberg bezw. Pillau seewärts nach einem ausserdeutschen Hafen zur Ausfuhr gelangen, werden von sogleich bei Beobachtung der bestehenden Ausfuhrbedingungen die Rückerstattungsbeträge für Sendungen nach Königsberg auf 51 ℳ, nach Pillau auf 62 ℳ für den Wagen mit 10000 kg erhöht.
Direktion. (2743H&V)

---

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**

Die Station Wipperfürth des Direktionsbezirks Elberfeld wird mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. in die Klasse 14 (für Baumwolle, rohe, und Baumwollabfall) des Ausnahmetarifs vom 1. September 1898 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.
Essen, den 11. Oktober 1899. (2744)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.**
(Neuer Seehafen-Ausnahmetarif Theil II — Heft 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899, für Frachterhöhungen vom 1. Dezember 1899, gelangt der in der Ueberschrift bezeichnete Tarif zur Einführung. Derselbe enthält ausser „Besonderen Bestimmungen“ und „Vorbemerkungen zu den Tariftabellen“ Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife Nr. 1 bis 6 und 10 bis 17 für den Verkehr zwischen den deutschen Hafenstationen Bremen, Hamburg B, Stettin usw. einerseits und Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen, sowie der Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits.
Hierdurch wird der Tarif Theil II Heft 4 vom 15. Oktober 1893 nebst den Nachträgen I—VII ausser Kraft gesetzt.
Die für die Ausnahmetarife Nr. 7, 8 und 9 im bisherigen Tarifhefte 4 enthaltenen Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben.
Exemplare dieses Tarifes werden bei den betheiligten Verwaltungen käuflich zu erhalten sein.
Wien, den 9. Oktober 1899. (2745)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der Verbandsverwaltungen.

---

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die auf Seite 29 des Gruppentarifs IV unter Ziffer 25 vorgesehene Bestimmung über die Ueberführung von Wagenladungen zwischen den beiden Stationen in Schleswig aufgehoben und durch folgende ersetzt:

| „Schleswig (Güterbahnhof) nach und von der Ladestelle Schleswig-Friedrichsberg | Güter in Wagenladungen | für 1 Wagen | 6 ℳ |
|---|---|---|---|

Bei Wagenladungen, die von dem Güterbahnhof zur Verwiegung nach der Ladestelle übergeführt und nach erfolgter Verwiegung nach dem Güterbahnhof zurückbefördert werden, wird die Gebühr nur für eine Ueberführung berechnet.“

Wegen der Abfertigung von Gütern von und nach der Ladestelle wird auf Seite 35 des Gruppentarifs IV folgende Bestimmung neu aufgenommen:

„Wagenladungen nach und von der Ladestelle Schleswig-Friedrichsberg und Eilstückgut nach dieser Ladestelle werden zu den Frachtsätzen der Station Schleswig Güterbahnhof abgefertigt. Frachtstückgut ist im Versand und Empfang, Eilstückgut im Versand vom Verkehr der Ladestelle ausgeschlossen.“
Altona, den 7. Oktober 1899. (2741)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn.**

Die im Binnengütertarif am 1. August cr. zur Einführung gebrachten erhöhten

Sätze für die Strecke Netzkater bis Drei-Annen-Hohne werden hiermit wieder aufgehoben und treten mit sofortiger Gültigkeit die alten Sätze wieder in Kraft.

Nordhausen, den 6. Okt. 1899. (2746J)
Die Direktion.

## 7. Ladefristen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Herabsetzung der Ladefristen für Güterwagen.

Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges werden auf Grund des § 69 (7) des Betriebsreglements, vorbehaltlich der Genehmigung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums, auf sämmtlichen österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und den von ihr betriebenen Pacht- und Lokalbahnen die Fristen für die Beladung sowie die Entladung der Güterwagen

vom 12. Oktober 1899 angefangen bis auf weiteres auf sechs Tagesstunden herabgesetzt.

Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends, die Mittagszeit inbegriffen.

Wien, am 9. Oktober 1899. (2747)
Die Generaldirektion.

## 8. Verdingungen.

Die Lieferung und Aufstellung der beiden eisernen Ueberbauten (Blechträger) für die Ueberführung der Güterlinie Linn-Krefeld über den Gemeindeweg bei Bahnhof Oppum rund: 48,66 t Flusseisen, 2,84 t Flussstahlguss, 0,50 t Flussstahl, 0.21 t Schmiedeeisen, 1,21 t verzinktes Wellblech, soll öffentlich in einem Loose vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und porto- und bestellgeldfrei bis Mittwoch, den 25. Oktober, Vormittags 11½ Uhr, um welche Zeit die Eröffnung der eingegangenen Angebote in den Geschäftsräumen der Bauabtheilung Krefeld (ehemalige Hauptwerkstätte, Eingang an der Fischelnerstrasse) in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgt, an die unterzeichnete Betriebsinspektion I (Bauabtheilung) einzusenden.

Die Bedingungen, Zeichnungen und Gewichtsberechnung liegen in genannten Räumen zur Einsichtnahme auf und sind erstere gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ (nicht in Briefmarken) von der unterzeichneten Stelle zu beziehen.

Zeichnungen und Gewichtsberechnung werden auf Wunsch an die Unternehmer leihweise abgegeben.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Krefeld, den 6. Oktober 1899. (2748)
Betriebsinspektion I (Bauabtheilung.)

**K. württ. Staatseisenbahnen.**
Zur Anfertigung und Lieferung sind zu vergeben:

400 zweiachsige Güterwagen mit 15 t Ladegewicht und zwar
200 bedeckte Güterwagen Lit. H und
200 offene Güterwagen Lit. O,

je hälftig mit und ohne Bremse. Die Lieferbedingungen, technischen Vorschriften und die zugehörigen Zeichnungen werden auf Ansuchen von dem maschinentechnischen Büreau gegen eine in baar (nicht in Marken) einzusendende Entschädigung von 6 ℳ abgegeben. Die Detailzeichnungen liegen bei dem genannten Büreau auf. Angebote auf Uebernahme der Lieferung oder eines Theils derselben wollen bis

Freitag, den 20. Oktober d. J., Mittags 12 Uhr,

verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Güterwagen" bei dem Centralbüreau der Generaldirektion eingereicht werden. Die Eröffnung der Angebote, welcher die Bewerber anwohnen können, findet am gleichen Tage, Nachmittags 4 Uhr statt.

Stuttgart, den 5. Oktober 1899. (RM2749)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.
In Vertretung: Schleicher.

**K. württemb. Staatseisenbahnen.**
Lieferung von Holzschwellen.

Die Lieferung folgender Holzschwellen ist zu vergeben:

1. aus Kiefernholz:
5 000 Stück Stossschwellen,
38 300 „ Zwischenschwellen A,
5 000 „ „ B,
35 000 „ „ C,
16 100 „ Nebenbahnschwellen L,
30 000 „ „ M,

2. aus Buchenholz:
8 000 Stück Buchenschwellen Sorte A, wovon
4 000 Stück mit Theeröl getränkt und
4 000 „ unimprägnirt.

Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen kostenfrei abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Sonnabend, den 21. Oktober 1899, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Holzschwellen" versehen, hierher einzureichen; Nachmittags 3 Uhr findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 7. Okt. 1899. (2750RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Ausschreibung der Lieferung von 5 348 200 kg Stabeisen, 76 100 kg Bandeisen, 805 900 kg Formeisen, 91 000 kg Sprengringeisen, 1 870 000 kg Eisenblech und 43 600 kg gekümpelte Bleche für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Köln, Mainz und St. Johann-Saarbrücken in 266 Loosen für die Rechnungsjahre 1899 und 1900.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Stabeisen usw." versehen bis zum 3. November 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 1. Dezember 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 7. Oktober 1899. (2751)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Buchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum- und Tannendielen; amerikanisches Fichtenholz, tannene Rahmenschenkel, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;
b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;
c) Holzschwellen und zwar: 1 420 Stück eichene Stossschwellen, 6 050 Stück eichene Zwischenschwellen und 10 000 Stück tannene oder forlene Zwischen-Schwellen verschiedener Länge.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 30. Oktober 1899" versehen, spätestens: Montag, den 30. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1899. (2752)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

## 9. Verkauf von Altmaterialien.

**Pfälzische Eisenbahnen.**
Die Vorräthe an alten Materialien als Kleineisenzeug, Guss- und Schmiedeisen, Bandagen etc. sollen im Wege des allgemeinen Angebotes veräussert werden.

Bedingungen und Gegenstandsverzeichnisse können bei der Direktionskanzlei dahier eingesehen und auch gegen Erstattung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 20. d. Mts. portofrei hierher einzureichen. (2753)

Ludwigshafen a/Rh., 7. Oktober 1899.
Die Direktion.
v. Lavale.

## 10. Vermischte Bekanntmachungen.

Die Betriebsabtheilung Greifswald der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., in deren Verwaltung

die Franzburger Kreisbahnen,
„ Franzburger Südbahn,
„ Rügenschen Kleinbahnen,
„ Demminer Kleinbahnen,
„ Kleinbahn Anklam-Lassan,
„ Kleinbahn Greifswald-Jarmen,
„ Kleinbahn Greifswald-Wolgast,
„ Greifswald-Grimmener Eisenbahn

standen, ist mit dem 1. Oktober d. J. aufgelöst; die Geschäfte sind auf die Pommersche Betriebsdirektion der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Stettin übergegangen.

Alle den Betrieb und Verkehr dieser Bahnen betreffenden Zuschriften bitten wir für die Folge an uns richten zu wollen.

Stettin, den 1. Oktober 1899. (2754)
Pommersche Betriebsdirektion Stettin
der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co.,
Berlin.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 80. 18. Oktober 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Abwickelung des Güterverkehres auf den Eisenbahnen.

Von **Gustav Gerstel**, k. k. Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 79.)

Hinsichtlich der Konstruktion des Fahrplanes wurde daran festgehalten, dass Zwischenverkehrsgüterzüge, welche seit vielen Jahren unverändert im Fahrplane liegen, und sich für die Stationen wie für die Verfrachter eingelebt hatten, in ihrer Lage möglichst zu belassen seien. Bestehende Gütereil- oder Lebensmittelzüge wurden ebenso behandelt, während die Lage der direkten Züge sich aus dem thatsächlichen Zusammenflusse des Gutes der Hauptlinie, wie des Gutes von den oder für die Seitenlinien bezw. aus dem Charakter des in den Knotenstationen sich ansammelnden Gutes ergab. Solcherart soll erzielt werden, dass die ganze Güterbewegung sich fast automatisch in der Weise vollzieht, dass das Gut, ohne viele Zwischenbehandlung und vornehmlich ohne die Wagen in ihrem Laufe aufhalten zu müssen, an seinen Bestimmungsort gelangt. Rascher Lauf des Gutes, schneller Wagenumsatz, geringerer Verschub mit all seinem der Betriebssicherheit zugute kommendem Vortheile, Verringerung der Zeiten, in welchen die Stationsgleise besetzt werden und sohin indirekte grössere Leistungsfähigkeit der Stationen dürfte damit sicherlich erzielt werden. Letztbesprochener Vorzug bezieht sich dabei nicht nur auf die Mittelstationen, sondern auch auf die Knotenstationen, da ja das Gut für die verschiedenartigen Relationen schon in geschlossenen Gruppen dort eintrifft.

Wenigstens die wichtigeren direkten Güterzüge werden aber weiterhin schon in die ersten Fahrplanentwürfe für die personenführenden Züge aufgenommen und bei beabsichtigten Verschiebungen der letzteren mit in ernste Erwägung gezogen werden müssen.

Nach ganz ähnlichen Grundsätzen, wie nach vorstehendem hinsichtlich der Wagenladungen vorgegangen wird, erfolgte auch gleichzeitig die Regelung des Stückgutverkehres.

Insoweit die Beurtheilung nach den vorliegenden Vorschriften der bayerischen Staatsbahnverwaltung, sowie der trefflichen Abhandlung von J. A. Reffler in München (Verladung und Beförderung des Frachtstückgutes auf den Eisenbahnen) ohne eingehendes Studium an Ort und Stelle ermöglicht ist, besteht der Unterschied gegen das nun hier vorgeschlagene System darin, dass die Zahl der Umladestationen möglichst verringert und deren Obliegenheit durch die Art der Stückgutverladung seitens der Stationen ersetzt wird. Es soll damit nicht nur die öftere Umladung des Stückgutes und die hieraus trotz aller Umsicht entstehende Fehlerquelle vermindert, sondern auch der damit verbundene Aufenthalt möglichst erspart werden.

Es wurde als Grundsatz aufgestellt, dass die direkten Güterzüge bezw. auch Gütereilzüge geschlossene Stückgutwagen nur in besonders bestimmten Stationen (zumeist nur in den vorbesprochenen Knotenstationen) zur direkten Führung auf grössere Entfernungen übernehmen.

Die Zwischenverkehrsgüterzüge haben, wie den Wagenladungs-, so auch den Stückguttransport innerhalb der Sammelstrecken von höchstens 200 km Länge durchzuführen. Sie dienen ebenso dem Stückgutverkehre innerhalb ihrer Strecke, wie dem Aufgabefernverkehre von und dem Abgabefernverkehre nach ihrer Strecke.

Die „Stückgutwagen“ sind möglichst nur für eine Bestimmungsstation zu bilden; insoweit dies unthunlich, soll jedoch ein möglichst langer direkter Lauf ohne Zwischenbehandlung bis in die Nähe der Bestimmungsstation erzielt werden.

Zum Sammeln der Güter geringerer Mengen bis zur nächsten, hierzu ausersehenen Umladestation, sowie zum Vertheilen derartiger Güter innerhalb der einzelnen Sammelstrecken dienen „Sammelwagen“.

Diesen Grundsätzen folgend, dürfen „Stationswagen“ seitens der Stationen mit einem, vorläufig auf 2000 kg bestimmten Mindestgewicht oder entsprechender Ausnutzung nach dem Raum-

inhalte dann gebildet werden, wenn die Ladung, insofern sie nicht für eine Bestimmungsstation hinreicht, wohl nach mehreren Stationen läuft, letztere aber entweder auf einer Seitenlinie der Hauptlinie oder jenseits der zweitnächsten — meist mit den Knotenstationen zusammenfallenden — Hauptumladestation liegen. Hierbei ist jener Wagenbildung der Vorzug zu geben, die den möglichst weiten Lauf des Wagens als geschlossene Ladung gestattet. Vom Mindestgewichte oder der entsprechenden Raumausnutzung darf nur bei Frachtstücken von solcher Schwere oder Beschaffenheit abgewichen werden, wenn ihre Umladung mit besonderer Schwierigkeit verbunden wäre. Die „Sammelwagen“, die für eine oder mehrere, aufeinanderfolgende Bestimmungsstationen oder Bestimmungsstrecken jeweilig vorgeschrieben werden, so dass in ersterem Falle der Wagen in der letzten Entladestation abgestellt wird, dürfen von den Ausgangsstationen mit höchstens 2000 kg oder halber Raumausnutzung beladen werden. Uebersteigt das Gut der Ausgangsstation dieses Maass, so ist ein weiterer Sammelwagen einzustellen, die Ladung aber nach aufeinanderfolgenden Stationsgruppen der Bestimmungsstrecke zu theilen, insoweit nicht einzelne „Stationswagen“ gebildet werden können.

Die Stationswagen der Mittelstationen und die Sammelwagen haben unbedingt mit den Zwischenverkehrsgüterzügen zu laufen, während sie von den Umladestationen den hierfür besonders vorgeschriebenen weiteren Zwischenverkehrs- bezw. direkten Zügen beizugeben sind. Dabei wurde den für mehrere Stationen beladenen Stationswagen der Vorrang vor gewöhnlichen, nicht dringenden Wagenladungen eingeräumt.

Zur Beförderung jener Stückgüter mit entfernt liegender Bestimmung von den Hauptumladestationen aus, welche in zu geringer Gesammtmenge vorhanden sind, um Stationswagen zu bilden, sind die Gepäck- und Beiwagen der Gütereil- und direkten Züge bestimmt, wie entsprechend auch ebenso den Gepäck- oder Beiwagen der Sammelzüge jenes Gut geringer Mengen beizuladen ist, für welches kein Sammelwagen vorgesehen ist.

Für die Ein- und Ausladung der Stückgüter wurde im allgemeinen nur je ein Zwischenverkehrsgüterzug in Aussicht genommen, welchem jedoch ein eigenes genügend starkes Verladepersonal beigegeben wird, um der oft schwachen Besetzung der Stationen vornehmlich Nachts zu begegnen.

Ist das Stückgutgeschäft für einen Zwischenverkehrszug zu gross, so soll ein weiterer für den engeren Lokalverkehr eingelegt, und nur, wenn auch dies nicht genügen sollte, noch ausserdem ein solcher Zug mit derselben Bestimmung wie der Hauptzug, dann aber sollen diese beiden Züge nur für je die halbe sonstige Strecke die Zwischenstationen bedienen, die übrige Strecke aber zum Hereinbringen der aufgewendeten Zeit durchfahrend geführt werden.

Alle weiteren, etwa noch benöthigten Zwischenverkehrsgüterzüge haben nur zum Ausladen von Stückgütern zu dienen, die von Seitenlinien kommen und für die Zwischenverkehrsstrecke oder weitere Seitenlinien bestimmt sind, und bis zum Anlangen des Hauptzwischenverkehrszuges oder wegen dessen sonstiger Ueberlastung noch nicht umrangirt oder zugeladen, beziehungsweise beigegeben werden konnten.

Um die Behandlung auf den Zwischenstationen zu erleichtern, sind die Sammelwagen den Zwischenverkehrszügen stets in der gleichen, zu Beginn jeder Fahrplanperiode festzusetzenden, ununterbrochenen Reihenfolge beizugeben.

Die Zugausgangsstationen haben für jene Stationen und Strecken, für welche erfahrungsgemäss täglich Wagen beladen werden können, das Wagenmaterial vor Beginn der Magazinarbeit sich bereitzustellen, und die Verladung in diese in bestimmten Zeitabständen nach der Auflieferung sofort vorzunehmen, so dass mit Magazinsschluss nur noch erübrigt, die etwa zuletzt noch aufgelieferten Güter gleicher Bestimmung zuzuladen, um die Wagen fertig zu machen. Alle übrigen Güter werden tagüber eingelagert, und nach der Verladungsvorschrift für die Bildung von Stations- und Sammelwagen geordnet.

Den Hauptumladestationen obliegt eine ähnliche Verpflichtung, doch haben sie ausserdem auf die mit den Zügen einlaufenden Stations- und Sammelwagen Rücksicht zu nehmen, und eine richtige Verladedisposition zu treffen, um rasche Beförderung, rationelle Wagenausnutzung und Vereinfachung der weiteren Behandlung zu erreichen.

Eine grosse Erleichterung kann den grossen Zugausgangs- und Hauptumladestationen mit grosser lokaler Frachtbewegung nach englischem Muster durch Uebernahme des Zu- und Abstreifdienstes in eigene Regie geboten werden, wenn der Rollfuhrdienst mit eingeschobenen Lokalsammelstellen entsprechend geregelt wird.

Nebenumladestationen, das sind zumeist die nicht zu Knotenstationen erklärten Abzweigstationen, bilden mit den ihnen von den verschiedenen Linien zurollenden Stückgütern nebst Ortsaufgabe im Sinne der schon skizzirten Bestimmungen wenn thunlich selbständige Wagen.

Alle übrigen Stationen haben mit ihrem Ortsgute ähnlich selbständig Wagen zu bilden, oder in die Sammelwagen bezw. Gepäckbeiwagen zuzuladen.

In betreff der von Mittelstationen herrührenden Stationswagen hat der Zugführer dafür zu sorgen, dass die etwa in Vorstationen erhaltenen Güter gleicher Bestimmung während längerer Zugaufenthalte in diese Wagen oder umgekehrt umgeladen, oder neue Stationswagen für einzelne Stationen oder sonst günstigere Ausladebedingungen geschaffen, leer gewordene Wagen aber abgestossen werden. Prämien sollen dies unterstützen.

Aus den schon bezüglich des Wagenladungsverkehres erörterten Gründen wurde es auch hinsichtlich des Stückgutes den Stationen nicht überlassen, nur nach so allgemeinen Direktiven, wie sie vorstehend in ihren wesentlichen Umrissen gekennzeichnet wurden, vorzugehen.

Es wurde deshalb, sowie um ein klares — im Verfolge sich sehr günstig gestaltendes — Bild über die Wirkung des beabsichtigten Systems zu gewinnen, der ganze Stückgutdienst eingehend studirt, und danach jeder Strecke eine genaue Vorschrift gegeben, was für Wagen sie bis zu einer etwaigen einschneidenderen Aenderung in ihren Verkehrsverhältnissen zu bilden habe, und was für besondere Aufgaben jeder Umladestation erwachsen.

Wie für den Zugverkehr wurde auch hier ein Monat mittlerer Verkehrsstärke zu Grunde gelegt und durch zahlreiche Stichproben für andere Monate und selbst Jahre die Ueberzeugung gewonnen, dass dies für den beabsichtigten Zweck vollständig genüge.

Als Grundlage der ganzen Arbeit hatten sämmtliche Stationen ihre gesammte Stückgutaufgabe in Kilogramm für den gewählten Monat (nach Eilgut — sperrigem oder besonders umfangreichem — und nach sonstigem Frachtgute) zu verzeichnen. Hierzu dienten jeder Station je einen Tag umfassende, einheitlich verfasste Tabellen (I), welche sämmtliche Stationen in senkrechten Spalten in der Weise aufzählten, dass die Stationen der als Hauptrichtung erklärten Linie mit fetten Lettern, und dagegen verschoben die Stationen der Abzweig- und Seitenlinien erster, zweiter, dritter Ordnung usw. mit je anderen Lettern bei der Abzweigstation der Haupt- beziehentlich Nebenlinie angereiht wurden. Für jede so begrenzte Strecke wurde auch die Aufgabesumme gebildet. 31 solche Tabellen entfielen auf jede Station zur Ausfüllung. Die die Bahn transitirenden oder in der Ortsaufgabe erscheinenden und über die eigene Bahn hinaus bestimmten Stückgüter waren als Aufgabe von der Einbruchs- bezw. Aufgabestation aufzunehmen, als Abgabe bei der Grenzstation einzutragen.

Würde eine entsprechende Vereinbarung über den Stückgutverkehr von Bahn zu Bahn geschlossen, wie dies z. B. seitens Bayerns erfolgte, so müssten die Einzeleintragungen entsprechend über die Grenzstation hinaus statthaben.

Aus diesen Grundbehelfen I wurden nun Zusammenstellungen (II) für jede Zugausgangs- sowie Abzweigstation und zwar für je eine Richtung angelegt, welche in den Querspalten die aufeinander folgenden Monatstage, in den senkrechten Spalten vorerst die Stationen der Ortsstrecke, anschliessend die verschiedenen weiteren Abzweig-, Knotenstationen, Richtungen und Strecken aufwiesen, um die für letztere sich ergebenden verschiedenen Abgabefrachtmengen einzutragen. Eine ganz gleiche, daraus gebildete, in jeder Spalte dann aber nunmehr die Tagesendsumme enthaltende Tabelle ermöglichte sodann, die täglich in Lauf zu setzenden Stationswagen für eine Station, eine Gruppe von Stationen, eine Strecke usw. zu bestimmen. Hierbei wurde als Grundsatz festgehalten, dass für einen Stationswagen mindestens 20 Mal im Monate (ausschliesslich der Sonn- und Feiertage) das festgesetzte Mindestgewicht von 2000 kg vorhanden sein müsse. Zeigte eine Strecke oder Stationsgruppe ebenso oft (20 Mal) eine den Mindestsatz ein- oder mehrfach übersteigende Frachtmenge, so wurde auf Grundlage der Stationseingaben eine weitere Sonderung vorgenommen, um erforderlichenfalls noch die Bildung von weiteren Stationswagen für einzelne Stationen oder für — der rascheren Beförderung zugute kommende — kleinere Stationsgruppen erwägen zu können.

Um die Zahl und Bestimmung der den Sammelzügen beizugebenden Sammelwagen, sowie deren im Zuglaufe erforderlichenfalls erfolgende Umwandelung in Stationswagen, endlich die Bildung von Stationswagen seitens der Mittelstationen regeln zu können, erfolgte die Eintragung der nicht schon für Stationswagen in Anspruch genommenen Stückgutmengen jeder einzelnen Station der betreffenden Sammelstrecke für je einen Tag in eine Tabelle III, die in den Querspalten diese aufeinander folgenden Aufgabestationen, in den senkrechten Spalten dieselbe Untertheilung wie in Tabelle II für die Bildung der Stationswagen zeigte. Die Tagesendsummen für jede Empfangsstation wurden in eine der Tabelle II ähnliche, den ganzen Monat umfassende Tabelle eingetragen, und daraus unter Zuhilfenahme der Einzelheiten aus der Tabelle III die Bildung von Sammel- und Stationswagen studirt, kalkulirt und kombinirt.

Bei allen vorbesprochenen Arbeiten ist selbstredend die Kenntniss und Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sowie die des Geltungsgebietes jeder einzelnen Station nach jeder anderen Station über die verschiedenen Wege (Instradirung) ebenso unerlässlich, wie die nachträgliche Kontrole der, vornehmlich den Umladestationen erwachsenden Aufgaben an Ort und Stelle.

Bei diesem Anlasse sei darauf hingewiesen, dass sich im Verlaufe der Arbeit zeigte, wie die Instradirung ohne Rücksicht auf die Verhältnisse meist nur der unbedingt kürzesten Linie die Beförderung zuweist. Häufig aber wird eine längere Linie nach der thatsächlichen Lage der Züge eine weit raschere Beförderung als die kürzere namentlich dann ermöglichen, wenn abkürzende Zweig- oder Seitenlinien mit schwachem Zugverkehre und ungünstigen Zuganschlüssen als transportverpflichtete Linien bestimmt wurden. Ein vorheriges Einvernehmen der Organe des Verkehrsdienstes mit jenen des Betriebsdienstes würde wohl manche unzweckmässige Instradirungsvorschrift vermeiden lassen.

In der Vorbereitung für die Regelung des Stückgutverkehres handelt es sich auch um die, jedem Zwischenverkehrs-Güterzuge zuzuwendende Leistung. Zu diesem Zwecke wurden aus den Ziffern der Tabelle III unter Berücksichtigung der durch Bildung von Stationswagen entfallenden Stückgutmengen tageweise Zusammenstellungen (IV) für jede Strecke und Richtung verfasst, welche für jede Station den im Tageslaufe vorkommenden Abfall sowie den Zuwachs an Ortsgütern, hiervon getrennt den an direkten Gütern im ganzen, sowie nach den Empfangsstationen, endlich die tägliche Gesammtmenge der jede Station passirenden lokalen sowie der direkten Stückgüter aufrollten. Das Studium aller dieser Tagestabellen gestattete, den Umfang der jeder Station zufallenden Leistung bezüglich des bei den Zügen ein- und auszuladenden, wie die Gesammtmenge des bei der Passirung jeder Station vorhandenen Stückgutes zu übersehen und danach zu beurtheilen, wie viele Sammelzüge bezüglich des Stückgutes sich als nothwendig erweisen. Es ist danach ferner ermöglicht, die Leistung auf die verschiedenen Züge aufzutheilen und zu bestimmen, wie viel Aufenthalt in den einzelnen Stationen erforderlich, endlich inwiefern zur Entlastung einer oder der anderen Station, beziehungsweise nach der Stückgutbewegung der einzelnen Theilstrecken in der Bestimmung, Vereinigung oder Untertheilung einzelner Sammelwagen eine Aenderung vorzunehmen sei.

Die ganze Arbeit hinsichtlich des Stückgutverkehres ist eine so umfassende, zeitraubende und die mannigfaltigsten Kombinationen und Versuche bedingende, dass nach der individuellen Beurtheilung der durchführenden Kräfte noch gar mancherlei Hilfszusammenstellungen als Beihilfe sich als zweckdienlich zeigten, während die vorbesprochenen vier Haupttabellen wohl genügend den Weg angeben, der zur Erreichung des vorgestreckten Zieles sich als der vortheilhafteste erwies.

---

## Die Eisenbahnen im Kriege.

In den Anfängen der Eisenbahnzeit hegten selbst weitblickende Männer überschwängliche Hoffnungen auf die Rückwirkungen des neuen grossen Verkehrsfortschrittes und versprachen sich davon sogar die Beseitigung der Kriege. Die Völker, sagten sie, werden durch die Eisenbahnen einander näher gerückt, sie werden sich besser kennen lernen, sie werden sich verschmelzen. Kein Geringerer als Friedrich List schrieb in seiner Schrift über „Das sächsische Eisenbahnsystem“ vom Jahre 1831: „Alle nationalen Vorurtheile, nationaler Hass und nationale Selbstsucht werden verschwinden. Ein Eisenbahnsystem wird die stehenden Heere überflüssig machen oder doch ihre unendliche Verminderung ermöglichen.“ „Da werden,“ so verkündete ein Franzose, „Freiheit und Gleichheit Fortschritte machen, in Brüderlichkeit werden die Völker mit einander verkehren, Dampfkraft und Elektrizität werden die alte Gegnerschaft und den hergebrachten Egoismus beseitigen und die Staatsgrenzen auf ihre geographischen Begriffe zurückführen.“ Die Enthusiasten des modernen Verkehres um die Mitte des Jahrhunderts träumten von einem neuen goldenen Zeitalter, von allgemeiner Glückseligkeit, von ewigem Weltfrieden. Inzwischen hat die geschichtliche Entwickelung gezeigt, dass auch die Eisenbahnen in Verbindung mit den übrigen Verkehrsfortschritten nicht imstande waren, die nationalen und politischen Beziehungen der Völker untereinander im Sinne einer Annäherung oder Verschmelzung zu beeinflussen.

Vielmehr war das Gegentheil zu beobachten. Die Völker wurden zwar durch die Eisenbahnen wie gleichzeitig durch die Entwickelung der Dampfschifffahrt einander näher gerückt, sie näherten sich aber nicht, nicht politisch und nicht national. Die Grenzen wurden nicht abstrakte Begriffe, sondern blieben konkrete Thatsachen. Die Völker schlossen sich national fester zusammen, dabei aber schärfer gegen einander ab.

In seinem umfangreichen Werke: „Der zukünftige Krieg in seiner technischen, volkswirthschaftlichen und politischen Bedeutung,“ das unter dem Titel „Der Krieg“ auch in deutscher Ausgabe erschienen ist, erörtert Johann von Bloch, der frühere Bankier und jetzige russische Staatsrath, u. a. auch die mili-

tärische Bedeutung der Eisenbahnen und weist darauf hin, wie irrthümlich sich in der Praxis die Meinung erwiesen hat, die bei der Einführung des internationalen Eisenbahnverkehres vielfach ausgesprochen wurde, dass mit der Entwickelung eines verstärkten Verkehres zwischen den Völkern Kriege unmöglich sein werden. In Wirklichkeit sind die Eisenbahnen ein neues wichtiges Kriegsmittel geworden, dessen hohe Bedeutung in den militärischen Kreisen aller Länder immer mehr gewürdigt wird. Die Eisenbahnen ermöglichen und erleichtern den Massenverkehr nicht nur im Frieden, sondern auch die Ansammlung von Massenheeren im Kriege, die rasche Einberufung der Urlauber und die Zusammenziehung der Truppen an gewissen Punkten. Ohne Eisenbahnen wäre die Verpflegung der heutigen Millionenheere undenkbar.

Bloch findet, dass die Eisenbahn ein äusserst verwickelter Mechanismus ist, der leicht zerstört werden kann, und schliesst daraus, dass sich bei künftigen Kriegen die Lage noch weit schlimmer gestalten wird, als in jenen Zeiten, da die ganze Verkehrsordnung den Bewegungen auf dem Landwege angepasst war. Ausserdem hätten die Eisenbahnen die Rückenstellung des Heeres ausserordentlich ferngerückt und die Möglichkeit gegeben, die Verbindungslinien zu verlängern. Gegen Ende des deutsch-französischen Krieges waren 145 712 Mann mit 5 945 Pferden und 80 Geschützen abkommandirt, um den Rücken der deutschen Heere zu sichern. Die Länge der Eisenbahnen, welche die Deutschen innerhalb der Grenze Frankreichs in Betrieb hatten, betrug annähernd 5 000 km und die Entfernung der Armeen von der Grenze durchschnittlich 300 km.

Durch die Eisenbahn wurde die Aufgabe der Bewachung der Wege für die Zufuhr keineswegs erleichtert. Die Landstrassen, die früher als Zufuhrwege dienten, hatten fast nichts künstliches an sich, ihr Charakter (Biegungen, Steigungen usw.) wurde nur durch das Gelände bestimmt; auf ihrer ganzen Strecke waren nur einige Kunstbauten dem Verderben ausgesetzt, wie z. B. Brücken, Dämme usw. Die Eisenbahnen aber sind in ihrer ganzen Ausdehnung Kunstbauten; ihre Aufstellung erfordert viel Zeit, Mühe und Geld und doch ist eine einzige Dynamitpatrone genügend, um die Bahn zu zerstören und auf lange Zeit den regelmässigen Verkehr zu unterbrechen.

„Der direkte Schutz der Eisenbahn und ihre ganze Ausrüstung ist eine sehr schwierige Aufgabe; von der einfachen Besetzung der ganzen Linie kann nicht die Rede sein, weil sie eine ungeheure Menge Truppen erfordern würde; schwache Posten aber können die Bahn nicht sichern und vom Feinde leicht aufgehoben werden."

„Die Kriegsgeschichte bestätigt vollkommen diesen Schluss. Es genügt, sich an die Streifzüge von Stoneman zu erinnern (1862/64), ferner an die Sprengung der Brücke durch die französischen Franctireurs bei Fontenoy und Laroche im Jahre 1870/71, sowie an die Demolirung der Eisenbahn bei Orléans durch die Deutschen."

Aber in früherer Zeit war das nur eine zufällige Episode, während in jetziger Zeit Angriffe und Ueberfälle auf die Verbindungen des Feindes zum Prinzip erhoben und in allen Staaten die ganze Kavallerie und besondere Abtheilungen in zerstörenden Ueberfällen geübt werden. Sogleich nach der Kriegserklärung zerstreuen sich fliegende Abtheilungen nach allen Seiten und bedrohen den Rücken des Gegners, indem sie Eisenbahnen und Telegraphen zerstören und Niederlagen und Magazine ausleeren.*)

In einem zukünftigen Kriege würden die bestehenden Eisenbahnnetze mit ihrem rollenden Material in allen Staaten zur Beförderung der Heere selbst als auch ihres ganzen Bedarfes genügen, wenn man sie ungehindert benutzen könnte. Als Beleg führt Bloch einen Ausspruch des Obersten Blume aus dem Jahre 1870 an, wonach ein Zug genügt, um ein ganzes Armeekorps mit Proviant auf einen Tag zu versehen, folglich seien zwei Züge imstande auf 24 Stunden ein Heer von 200 000 Mann zu verproviantiren.

*) Die neuesten Ereignisse des Krieges in Transvaal liefern hierfür wieder Beweis.

Einen sehr wichtigen Dienst leisten die Eisenbahnen auch darin, dass sich bei Truppenbeförderungen auf ihnen die Verluste der von ihren Standorten nach den Zusammenziehungspunkten übergeführten Mannschaften bedeutend vermindern.

Bloch erinnert an die Bedeutung der Eisenbahnen in den neueren Kriegen. Der Krimfeldzug wurde noch ohne Hilfe der Eisenbahnen geführt, sicherlich mit einem ganz anderen Ausgange, wenn Russland mit einem Schlage alle seine Kräfte in der Krim hätte vereinigen können. Dagegen spielten in dem Kriege Oesterreichs gegen Frankreich und Sardinien die Eisenbahnen schon eine Rolle. Auf französischem Gebiete entwickelten die Eisenbahnen eine bedeutende Leistungsfähigkeit und thaten auch taktische Dienste, insbesondere durch die Herbeischaffung des ersten französischen Armeekorps in der Schlacht bei Magenta. Dagegen soll die Organisation der militärischen Eisenbahntransporte auf österreichischer Seite minder erfolgreich gewesen sein.

Im nordamerikanischen Kriege von 1861/64 richteten sich die Kriegsoperationen in erheblicher Weise nach den Aufgaben, diese oder jene Eisenbahn in Besitz zu nehmen, sich der Knotenstation zu bemächtigen, Eisenbahnbrücken zu zerstören usw.

Im Kriege Preussens gegen Oesterreich und dessen Verbündete im Jahre 1866 erfolgte der Truppenaufmarsch aus politischen Gründen so langsam, dass die Rolle der Eisenbahnen keine besonders hervorragende sein konnte. Bemerkenswerth war jedoch, besonders im Vergleich zu den Leistungen der Eisenbahnen im Jahre 1859, der schleunige Eisenbahntransport der siegreichen österreichischen Armee aus Italien nach Wien. In zehn Tagen wurden 297 Züge abgefertigt, welche auf die Durchschnittsentfernung von 60 Meilen 3 765 Offiziere, 123 636 Soldaten, 16 631 Pferde und 254 Geschütze beförderten.

In dem Bloch'schen Werke über den Krieg finden sich eingehende, mehr oder minder bekannte Angaben über die Leistungen der Eisenbahnen in den Kriegen von 1866 und 1870/71, zum Theil auf Grund eines Werkes des russischen Oberleutnants Makschejew: „Die Eisenbahnen in militärischer Hinsicht" (Petersburg 1890). Von der Zusammenziehung der deutschen Truppen in der Zeit vom 25. Juli bis 5. August 1870 sagt Makschejew: „Das waren die glänzenden von den Preussen erreichten Ergebnisse, denen nichts Gleiches in der Vergangenheit zur Seite gestellt werden kann."

Dagegen hat nach der Meinung Bloch's der russisch-türkische Krieg 1877/78 keine neuen Lehren ergeben und nur die Praxis der Kriegsjahre 1870/71 bestätigt.

Das europäische Eisenbahnnetz ist, wie Bloch hervorhebt, so weit ausgebaut, dass von der Kriegserklärung bis zu den Feindseligkeiten nicht mehr wie früher Monate vergehen, sondern in vielen Staaten hierfür schon einige Tage genügen.

Die Dienste, welche die Eisenbahnen in künftigen Kriegen leisten werden, erscheinen von um so grösserer Tragweite, als überall Maassregeln zur zweckmässigen Organisation des Eisenbahnwesens für militärische Zwecke ergriffen sind, für den Bau neuer zeitweiliger, sowie für die Zerstörung und Wiederherstellung anderer Eisenbahnstrecken. Die Offiziere sind theils Militäringenieure, theils Civilingenieure und Techniker. Die Unteroffiziere und Mannschaften ergänzen sich hauptsächlich aus Leuten, die im Eisenbahndienst gestanden haben.

Bloch streift dann die verkehrspolitische Eigenart der Mächte des europäischen Festlandes. Frankreich und Deutschland haben nach seiner Ansicht die günstigsten Verhältnisse aufzuweisen, weil sie über zusammenhängende abgerundete Gebiete mit gleichmässig vertheilter Bevölkerung verfügen. Oesterreichs Lage sei ungünstiger, weil seine Grenzen weniger abgerundet, die Bevölkerung weniger dicht und nicht so gleichmässig vertheilt sei. Noch ungünstiger für eine rasche und regelmässige Mobilisirung erachtet Bloch die geographische Gestalt Italiens mit seiner ungleichmässig vertheilten Bevölkerung.

Auch könne man dort nicht darauf rechnen, dass die Eisenbahnen regelmässig funktioniren, da die Nähe des Meeres beständig die Gefahr bietet, dass kleine feindliche Abtheilungen an irgend einem Punkte landen und den Verkehr unterbrechen. Mit Rücksicht auf die grosse Entfernung sei Russland genöthigt, das stehende Heer schon in Friedenszeiten möglichst an den Grenzen zusammenzuziehen, von wo aus unverzüglich mit den Kriegsoperationen begonnen werden kann. Auf diese Weise liessen sich die Verzögerungen und Unbequemlichkeiten ausgleichen, die infolge der grösseren von den Reserven zurückgelegten Entfernungen bestehen.

Hinsichtlich Deutschlands stützt sich Bloch auf ein Werk des Obersten Heismann im russischen Generalstabe unter dem Titel: „Das deutsche Eisenbahnnetz von Gesichtspunkte der strategischen gleichmässigen Vertheilung“ (Petersburg 1892, ohne Angabe des Verfassers), dem eine pseudonyme französische Schrift: „Etude sur le réseau ferré allemand au point de vue de la concentration“ (Paris 1890, angeblich von dem verstorbenen französischen General Ferron) zu Grunde liegt. Nach der Ansicht des französischen Offiziers wird Frankreich in der Schnelligkeit der Mobilmachung auch heute noch von Deutschland übertroffen. Mit Rücksicht auf sein Eisenbahnnetz werde Deutschland seine Kräfte an der Westgrenze an drei Stellen sammeln. Die erste Armee werde in das französische Gebiet zwischen Sedan und Montmedy eindringen, die zweite in zwei Theilen sich auf der Linie Luxemburg - Diedenhofen - Metz und die dritte im Bezirk Strassburg-Hagenau-Saarburg sammeln. In betreff der Leistungsfähigkeit der deutschen Bahnen meint der französische Offizier, dass für Deutschland keine Schwierigkeiten beim Truppentransporte vorauszusehen wären, da hierzu nur 14 000 Lokomotiven und 77 000 Wagen erforderlich sind, während das vorhandene Material der deutschen Eisenbahnen 16 000 Lokomotiven und 350 000 Wagen umfasst.*)

In Russland beruht die Organisation der Kriegstransporte auf einer Verordnung vom Jahre 1867, welche nach dem Muster der preussischen Bestimmungen vom Jahre 1866 aufgestellt wurde. Einige Wochen vor der Mobilmachung zu dem russisch-türkischen Kriege waren, wie Bloch mittheilt, die Direktoren der russischen Eisenbahnen nach Petersburg berufen worden, um unter Vorsitz des Ministers der Verkehrsanstalten und unter Hinzuziehung von Offizieren des Generalstabes die Ordnung der Militärzüge zu berathen. Es wurde bei diesen Berathungen angenommen, dass, wenn von einer Bahnlinie nicht mehr als 18 Militärzüge in 24 Stunden gefordert werden, der Privatverkehr nicht eingestellt zu werden brauche, und dass 24 bis 36 Züge das Höchstmaass dessen seien, was die Bahnen in 24 Stunden leisten könnten, während in Wirklichkeit die Leistungfähigkeit der Bahnen weit unter diesen Normen blieb.

Weiter wurde bestimmt, dass, wenn eine Linie sieben Tage hindurch ausschliesslich für Militärtransporte in Anspruch genommen werden würde, der achte Tag für den Personenverkehr freigegeben werden sollte. Den Eisenbahnen wurde zur Pflicht gemacht, zum 27. November 1876 dem Ministerium Angaben über die Anzahl der Militärzüge zuzustellen, welche auf jeder Bahn einzuführen möglich wäre. Endlich wurde bestimmt, dass mit Beginn der Truppentransporte der Güterverkehr unverzüglich einzustellen ist, auch wenn bereits beladene oder unterwegs befindliche Wagen wieder auszuladen wären und dass die Abfertigung von Frachten nur dann wieder aufgenommen werden sollte, wenn dadurch für den Transport von Truppen und Kriegsmaterial nicht die geringste Schwierigkeit entstehen würde. Nichtsdestoweniger waren damals für die Mobilmachung und Zusammenziehung der russischen Truppen an der Grenze zwei Monate erforderlich. Inzwischen hat Russland auch nach dieser Richtung hin seine Vorkehrungen erheblich verbessert.

Indessen erachtet Bloch es für nothwendig, einige Ausführungen des französischen Artilleriehauptmanns Marin mitzutheilen, der in einer Arbeit über den künftigen Krieg und das Königreich Polen als wahrscheinlicher Kriegsschauplatz die verhältnissmässige Schwäche des russischen Eisenbahnnetzes in strategischer Richtung andeutet, indem er darauf hinweist, dass die russischen Eisenbahnen volle sieben Tage brauchen, um die Arbeit zu leisten, welche die deutschen und österreichischen Eisenbahnen in drei Tagen ausführen. Innerhalb zehn Tagen können die deutschen und österreichischen Bahnen 1 600 000 Mann nach Polen schaffen, während in Russland der Truppentransport noch gar nicht begonnen hat. Selbst wenn die Mobilmachung beendet sein sollte, würden die Truppen in Polen wenigstens anfänglich zurückgehen müssen, um nicht durch überlegene Kräfte umgangen zu werden.

Die beständige Erweiterung des Eisenbahnnetzes in den Kulturländern hat dem Schienenwege für die Truppenbeförderung eine vordem unbekannte Bedeutung verliehen. Um diese Bedeutung richtig zu würdigen, erinnert Bloch daran, dass z. B. ein Bataillon im Laufe von 24 Stunden 600 km weit befördert werden kann, d. h. eine 20 Mal grössere Entfernung zurücklegt als beim Fussmarsch und sich dabei die volle Fähigkeit bewahrt, unverzüglich in den Kampf zu treten.

In Russland galt vor Ausdehnung des Eisenbahnnetzes folgende Schnelligkeit in dem Truppenaufmarsch als befriedigend: Im Jahre 1859 waren zur Sammlung von 67 000 Urlaubern mehr als fünf Monate erforderlich. Im Jahre 1861 wurden Maassregeln ergriffen, um die Entsendung von Truppen in die westlichen Gebiete zu beschleunigen und die hierin erreichten Ergebnisse liessen nach damaliger Ansicht nichts zu wünschen übrig. Diese Ergebnisse waren aber folgende: von 155 000 Urlaubern, welche einberufen wurden, langten zwei Drittel im Laufe von zwei Monaten an; die am schnellsten mobil gemachten Truppen waren nach ein bis zwei Monaten schlagfertig, die letzten nach fünf Monaten; im Jahre 1867 hielt man es in Russland für möglich, durch Einberufung von 350 000 Urlaubern die Armee in sechs Wochen mobil zu machen. In künftigen Kriegen werden die Ereignisse mit einer grösseren Schnelligkeit als bisher eintreten.

Nachdem alle Länder ihr Eisenbahnnetz mit bedeutenden Kosten ausgestattet haben, werden in Zukunft die Truppen nach Bloch's Meinung gezwungen sein, sich möglichst wenig von den Eisenbahnlinien zu entfernen, obgleich sie dadurch dem Feinde es erleichtern, ihre Bewegungen vorauszusehen. Auf die Benutzung der Eisenbahnen angewiesen, können die Truppen nicht mehr so leicht wie früher die Richtung ihrer Bewegung verändern. Damit ist auch die Nothwendigkeit zwingender geworden, die eigenen Bewegungen zu decken oder rechtzeitig diejenigen des Feindes zu verhindern.

Die Benutzung der Eisenbahnen hat es ferner nothwendig gemacht, dass die Truppen sich in aufgelöster Ordnung bewegen müssen an Stelle der früheren Marschordnung in Kolonnen, die in enger Verbindung mit einander blieben. Bei der jetzigen Ordnung ist eine grössere Ausbreitung der Truppentheile möglich, wenn man nur darauf Bedacht nimmt, dass diese sich im Nothfalle an einem bestimmten Ort vereinigen lassen und bedeutende Kräfte in einer Gegend zusammengezogen bleiben, wo ohne Eisenbahnen die Truppen sich nicht verpflegen können.

Es ist demnach natürlich, dass die Eisenbahnen jetzt eines der wichtigsten Mittel für die Kriegsführung geworden sind und dass bei Gleichheit aller übrigen Bedingungen derjenige Staat, der die meisten Eisenbahnen nach der bedrohten Grenze hin haben wird, dadurch die Möglichkeit erhält, seinem Gegner zuvorzukommen und ihn sozusagen mitten im Aufmarsch zu überraschen. Moltke hat einmal im deutschen Reichstage gesagt, dass jede neue das Reich durchlaufende Eisenbahnlinie ein Mittel bietet, die Sammlung des Heeres um zwei Tage und folglich um eben dieselbe Zeit den Beginn der Kriegsoperationen zu beschleunigen. Unser Generalstab — fügte der berühmte Stratege hinzu — ist so sehr von der Wichtigkeit der

*) Jetzt rund 17 000 Lokomotiven, 35 000 Personen- und 370 000 Güterwagen.

Initiative bei Beginn des Krieges überzeugt, dass er den Bau von Eisenbahnen der Anlage von Festungen vorzieht.

In der Mobilmachungsperiode, welche der strategischen Truppenbewegung vorausgeht, muss man die Eisenbahnen möglichst wenig mit dem Transporte beschweren, da die Bahnen für die strategischen Massenbeförderungen ihre Vorkehrungen treffen und ihren ganzen Fahrkörper zu diesem Zwecke bereit halten müssen. Im übrigen ist der Marsch immer dem Truppentransport durch Eisenbahn vorzuziehen, wenn er nur nicht mehr Zeit erfordert, da die Truppen auf dem Marsche ihren regelrechten Bestand beibehalten, während sie sich beim Eisenbahntransport zersplittern.

Diese Frage muss in jedem einzelnen Falle auf Grund des Verhältnisses zwischen der Transportfähigkeit der Bahn und der zu befördernden Truppenmassen entschieden werden. Es ist natürlich vortheilhafter, ein Bataillon z. B. bei einer Entfernung von 180 km auf der Eisenbahn zu befördern, um fünf Nachtlager zu vermeiden und das Bataillon an seinen Bestimmungsort in 9 Stunden anstatt in 5 oder doch mindestens 4 Tagen zu bringen. Wenn aber ein ganzes Armeekorps auf diese Entfernung zu befördern ist, so ist es vortheilhafter, es marschiren zu lassen, da auch der Eisenbahntransport 5 Tage erfordern würde, das Korps aber während dieser Zeit zersplittert und zur Aktion unfähig wird.

Demnach muss man bei Zusammenziehung der Truppen an der Grenze die dieser näher stehenden Truppen marschiren lassen, um die Eisenbahnstationen nicht zu belasten und den ganzen Fahrkörper für den Truppentransport aus entlegeneren Gegenden zur Verfügung zu haben.

Es versteht sich von selbst, dass bei strategischen Truppenbeförderungen die Eisenbahnen voll in den Dienst dieser Aufgabe treten müssen und diesem Zwecke alle übrigen Bedürfnisse hintansetzen, obgleich auch letztere nach Möglichkeit zu befriedigen sind. So erklärt General Pierron in seiner Schrift: „Méthodes de guerre", dass, unbeschadet der vollen Befriedigung der Bedürfnisse der Mobilmachung und der Militärtransporte überhaupt, doch selbst im Kriege die Interessen des Handels z. B. in der Getreidebeförderung nach Möglichkeit zu berücksichtigen sind.

Der Lebensmittelversorgung durch die Eisenbahnen werden die Flotte, die Städte und Grenzfestungen bedürftig sein — Forderungen, welche befriedigt werden müssen. Bei der Aufstellung des Truppenbeförderungsplanes wird man also auch diese Bedürfnisse ins Auge zu fassen haben. Es ist nicht möglich, alles übrige deshalb zu ignoriren, weil Krieg ist. Man muss wohl alles den Forderungen des Krieges unterordnen, aber doch nicht aufhören, auch für das übrige Sorge zu tragen. Deshalb wird es nach Ansicht des Generals Pierron sehr wohl gethan sein, rechtzeitig die Gutachten der Handelskammern einzuholen.

Will man, sagt Bloch, den deutschen Schriftstellern glauben, auf welche sich General Pierron bezieht, so lässt man auch in Berlin die Befriedigung der organischen Lebensbedürfnisse der Civilbevölkerung für den Kriegsfall nicht ausser Acht. So führt Pierron auch u. a. die Worte des Hauptmanns Kreutmann an: „Bei Organisation der strategischen Truppenbeförderung ist die Verfügung über eine bedeutende Reserve von Zügen im Auge zu behalten, sowohl zur Befriedigung der Bedürfnisse des Eisenbahndienstes als auch der Bedürfnisse der Civilbevölkerung, die man, wie auch besonders die Interessen der Verbindung der Hauptstadt mit dem ganzen Reich, nicht vernachlässigen darf."

Schliesslich fasst sich Bloch dahin zusammen, dass in fast sämmtlichen Staaten, besonders aber in Deutschland alles geschehen ist, was moderne Ueberlegungskraft und zähes Streben leisten können, um die Bereitschaft zum ersten Zusammenstoss zu beschleunigen. So die Ausrüstung der Stationen mit gewaltigen festen sowohl wie beweglichen Vorkehrungen zur Ausladung der Truppen; Veranstaltungen zur Versorgung der Soldaten mit Speise, ohne dass sie den Zug zu verlassen brauchen; Einrichtung von Ueberführungen über die Wege; Anlegung von Nebenwegen in den grossen Städten; rechtzeitige Vorbereitung von Kriegsmaterial in den Grenzfestungen usw. Der zukünftige Krieg werde also ein ganz anderes Gepräge als in der Vergangenheit erhalten.

Indem wir hiermit unsere Mittheilungen aus dem interessanten Bloch'schen Werke schliessen, wollen wir nicht verhehlen, dass uns seine Aufzählung dessen, was in den europäischen Staaten und in Deutschland insbesondere zur Ausrüstung des gesammten Eisenbahnwerkzeuges für den Krieg geschehen ist, nicht vollständig, die Wahl der Beispiele nicht immer glücklich erscheint. Immerhin ist das Bloch'sche Werk ein beredtes Zeugniss der Aufmerksamkeit, mit welcher im Ausland die deutschen Anstrengungen auch auf diesem Gebiete verfolgt werden, und der unverhohlenen Bewunderung, die man unseren Leistungen überall zollt.

Soeben hat der Burenkrieg mit einer That begonnen, die die stets wachsende Bedeutung der Eisenbahnen für den Krieg, aber auch ihre Gefährdung durch ihn scharf beleuchtet. Hoffen wir, dass die Zeit fern ist, da wir Deutschen gezwungen werden, von neuem durch Thaten zu beweisen, dass die Waffe auch unserer Eisenbahnrüstung stets scharf und schneidig ist.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat August sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 6 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 9 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (beide bei Personenzügen), 16 Zusammenstösse in Stationen (davon 5 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 19 Reisende und 13 Bahnbedienstete verletzt.

— In einem sehr lesenswerthen Aufsatz **über die Verkehrspolitik** entkräften die „Berl. N. Nachr." vom 14. Oktober die vielfach geäusserte Besorgniss, dass unter der Wasserstrassenpolitik der preussischen Regierung die Entwickelung des Eisenbahnwesens leiden und dass sowohl in dem Ausbau und der Ausstattung des Eisenbahnnetzes als in der Ermässigung der Tarife eine Stockung eintreten werde. Sie führen in dieser Beziehung aus:

„In einer Zeit, welche mit Recht als unter dem Zeichen des Verkehres stehend bezeichnet wird, kann eine Regierung, welche wie die preussische allen Theilen des Landes und allen Interessen die gleiche Fürsorge widmet, gar nicht dazu kommen, einen so wichtigen und neben den Wasserstrassen zur Bewältigung des Verkehres gar nicht zu entbehrenden Theil unserer Verkehrseinrichtungen wie die Eisenbahnen zu vernachlässigen. . . Hand in Hand mit dem Ausbau der Wasserstrassen muss vielmehr die gleich kräftige Entwickelung des Eisenbahnnetzes, die Verengerung seiner Maschen, die Verbesserung der Betriebseinrichtungen usw. gehen. Schon der Gesichtspunkt gleichmässiger Fürsorge für alle Theile des Landes und Volkes, welcher für die Politik der preussischen Könige stets leitend war, weist gebieterisch auf eine Entwickelung der Gütertarife hin, durch welche auch denen, welche von den Wasserstrassen nicht profitiren können, eine wirksame Verbilligung der Transportkosten und damit der Produktionskosten und des Lebensunterhaltes zu theil wird. Erst, wenn Hand in Hand mit dieser kräftigen Wasserstrassenpolitik eine planmässig auf die Hebung der Leistungsfähigkeit der Bahnen und die Ermässigung der Güterfrachten gerichtete energische Eisenbahnpolitik geht, wird das grosse verkehrspolitische Ziel, das sich der Kaiser mit seiner Kanalpolitik gesteckt hat, voll erreicht: Hebung des Volkswohlstandes durch Ermässigung der Trans-

portkosten für wichtige Produktionsmittel und Verbrauchsgegenstände und dadurch Erweiterung des Inlandsmarktes. Deshalb wird der Natur der Sache nach eine solche Kanalpolitik die Entwickelung der Eisenbahnen nicht hemmen, sondern einen kräftigen Anstoss zu energischen Fortschritten auf diesem Gebiete geben."

— Wie rheinische Blätter melden, ist seit 1. d. Mts. die **Sonntagsruhe im Kohlenversand** auf der Eisenbahn bis auf weiteres vorläufig vollständig aufgehoben worden. Die während der voraufgegangenen Nacht beladenen Kohlen- und Kokswagen werden hinfort am Sonntag Morgen, unter gleichzeitiger Zustellung leerer Wagen für die folgende Nacht, von den Zechen abgeholt und mit den nächsten Güterzügen versandt. Veranlassung zu dieser Maassnahme hat der alljährlich im Herbst eintretende starke Güterverkehr gegeben, der bis jetzt fast regelmässig auch einen Eisenbahnwagenmangel im Gefolge zu haben pflegte. Ein solcher ist diesmal allerdings noch nicht eingetreten, was darauf schliessen lässt, dass die Eisenbahnverwaltung in diesem Jahre rechtzeitig Vorkehrungen getroffen hat, um einer Wiederkehr der früheren Verkehrsstörungen vorzubeugen. Wenn man bedenkt, dass der Gesammtversand der Ruhrzechen gegenwärtig allein arbeitstäglich über 16 000 Doppelwagen beträgt und dass auch sämmtliche übrigen Grossgewerbe sowie die landwirthschaftlichen Betriebe einen sehr flotten Versand aufweisen, so kann man sich eine Vorstellung von der Grösse der an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung gestellten Anforderungen machen.

— **Die mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Bahn** erzielte 1898/99 eine Einnahme aus dem Betriebe von 264 333 ℳ. Nach Abzug der Betriebskosten, der Obligationenzinsen und der Dotirung der Reserven verbleibt ein Gewinn von 42 931 ℳ, woraus die Inhaber der Stammprioritätsaktien eine Dividende von 3 % = 42 600 ℳ erhalten.

— Die **Eisenbahnbetriebskrankenkasse Stuttgart**, welche auf Grund der Reichsgesetze vom 15. Juni 1883 und vom 10. April 1892 für die bei der württembergischen Staatseisenbahn- und Dampfschifffahrtsverwaltung beschäftigten Personen errichtet ist und die Bestimmung hat, in Krankheitsfällen den Kassenmitgliedern ärztliche Hilfe, Arznei und Heilmittel sowie Krankengeld, ferner für den Todesfall eines Kassenmitgliedes und seiner Familienangehörigen ein Sterbegeld zu gewähren, hat mit dem 1. d. Mts. mehrere Aenderungen ihrer Satzungen eingeführt, von denen hervorzuheben sind: die Einführung einer beschränkt freien Aerztewahl und die Ausdehnung der Krankenfürsorge auf die Familien der Kassenmitglieder. Nach den neuen Bestimmungen steht den Kassenmitgliedern an denjenigen Orten, wo mehrere Kassenärzte aufgestellt sind, freie Wahl unter diesen Aerzten für sich und ihre Familien zu, während die Kassenmitglieder bisher auf den für ihren Bezirk bestellten Arzt angewiesen waren. Die Wahl des Arztes findet je auf ein Kalenderjahr statt. Anspruch auf Familienunterstützung haben diejenigen Kassenmitglieder, welche mindestens sechs Monate lang der Kasse angehören für ihre nicht selbst gegen Krankheit versicherten Familienangehörigen. Als Unterstützung werden gewährt freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und Heilmittel.

— Die Generaldirektion der **badischen Staatseisenbahnen** hat laut Berichtes der Handelskammer zu Heidelberg bezüglich einer **Aenderung des Frachtbriefformulares** folgendes mitgetheilt: „In dem zur Zeit dem Bundesrath vorliegenden Entwurf einer neuen Eisenbahnverkehrsordnung, welche mit dem 1. Januar 1900 in Kraft tritt, sind auch hinsichtlich des Aufdruckes auf den Frachtbriefen für den innerdeutschen Verkehr mehrfache Aenderungen vorgesehen, während die Grösse der Frachtbriefe, die rothen Streifen auf den Eilgutfrachtbriefen und die Vorschriften über die Beschaffenheit des zu den Frachtbriefen zu verwendenden Papieres unverändert bestehen bleiben sollen. Es ist zwar vorgesehen, dass das Reichseisenbahnamt ermächtigt werden soll, zum Aufbrauch der bisherigen Formulare eine angemessene Frist zu gewähren; immerhin empfiehlt es sich, bei Bemessung des noch zu beschaffenden Vorrathes an bisherigen Frachtbriefformularen auf die eintretende Aenderung jetzt schon Rücksicht zu nehmen. Welche Frist das Reichseisenbahnamt für den Aufbrauch der bisherigen Formulare gewähren wird, ist uns bis jetzt nicht bekannt."

— Anknüpfend an den Schlusssatz der in Nr. 74 S. 1212/13 d. Ztg. erschienenen Mittheilung über den **Nord-Süd-Express (Brenner)** sei noch mitgetheilt, dass die Weiterführung des Zuges ab Mailand nach der italienischen und französischen Riviera nunmehr gesichert ist und zwar wird der Zug während der Monate Dezember bis Mitte Mai von Mailand über Genua-Ventimiglia bis Nizza und Cannes in folgender Fahrordnung verkehren:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| M. E. Z. | $9.^{15}$ | ab ↓ | Mailand . . . | ↑ an | 8.55 | M. E. Z. |
| „ | $12.^{46}$ | an | Genua . . . | ab | $5.^{25}$ | „ |
| „ | $2.^{20}$ | ab | Genua . . . | an | $5.^{10}$ | „ |
| „ | 6.40 | „ | San Remo . . | ab | $12.^{42}$ | „ |
| Paris. Z. | 7.10 | „ | Ventimiglia . . | „ | $12.^{00}$ | „ |
| „ | 7.49 | „ | Monte Carlo . | „ | $10.^{08}$ | Paris. Z. |
| „ | 8.23 | an | Nizza . . . . | „ | $9.^{30}$ | „ |
| „ | 8.45 | ab | Nizza . . . . | an | $9.^{10}$ | „ |
| „ | 9.23 | an ↓ | Cannes . . . . | ↑ ab | $8.^{34}$ | „ |

Fahrplanmässige Aufenthalte sind ausserdem noch an sämmtlichen bedeutenderen Orten der italienischen und französischen Riviera, wie: Pegli, Alassio, Ospedaletti, Bordighera, Menton Caravan, Menton, Monaco, la Turbie, Beaulieu und Antibes vorgesehen.

Die Durchführung findet vorerst wöchentlich zweimal in jeder Richtung in der Weise statt, dass der Zug ab Mailand in der Richtung nach Cannes jeden Mittwoch und Sonnabend — erstmals voraussichtlich am Sonnabend, den 2. Dezember — weitergeführt wird und jeden Donnerstag und Sonntag von Cannes zurückkehrt.

— Die Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern hat in ihrer letzten Sitzung mit Einstimmigkeit einen Antrag der Handelskammer Würzburg gutgeheissen, der eine wesentliche Verbesserung der **Schnellzugverbindung München-Hamburg** bezweckt. Die zuständigen Eisenbahnverwaltungen sollen ersucht werden, in den nächsten Sommerfahrplan einen direkten Schnellzug einzustellen, der es ermöglichen würde, die 812 km betragende Strecke München-Hamburg über Gemünden-Elm-Göttingen-Hannover in 14 Stunden zurückzulegen, während bei den jetzigen Zugverbindungen 22½ Stunden benöthigt werden. Der vorgeschlagene Zug soll Hamburg gegen 11 Uhr Abends verlassen (Bremen gegen 12 Uhr), Hannover gegen 2 Uhr, Göttingen gegen 4 Uhr, Elm gegen 6 Uhr, Würzburg gegen 8 Uhr Morgens erreichen und gegen 1 Uhr Mittags in München eintreffen, während der entsprechende Schnellzug München um 4 Uhr Nachmittags verlassen und in Hamburg gegen 6 Uhr Morgens eintreffen soll. In der Debatte wurde betont, dass die Kammer bereits im Jahre 1889 eine wesentliche Verbesserung der Schnellzugverbindung München-Hamburg durch Einlegung eines derartigen direkten Schnellzuges (München ab 8.20 Vormittags, Hamburg an 11.35 Nachts, Hamburg ab 6.50 früh, München an 10.35 Nachts) in Anregung gebracht habe, dass aber die damaligen Bemühungen an dem Widerstreben der preussischen Eisenbahnverwaltung scheiterten. Zur Zeit sei die beste Verbindung noch diejenige über Berlin, welche 18 Stunden beanspruche, aber wegen der grösseren Kilometerzahl (940 km) auch entsprechend theurer sei. Auch die Verbindung über Frankfurt a/M. (953 km) beanspruche heute noch eine geringere Fahrtdauer, als sie zur Zeit auf der kürzesten Route über Gemünden-Elm betrage. Die Kammer erklärt es für dringend erwünscht, dass diesem berechtigten Verlangen der zweit- und drittgrössten Städte Deutschlands endlich einmal entsprochen werde, und gab gleichzeitig der Hoffnung Ausdruck, dass die preussische Verwaltung nunmehr geneigter sein werde, ihm zu willfahren, zumal ja die vorgeschlagene Schnellzugverbindung auf der Strecke Hamburg-Göttingen bereits bestehe und es sich deshalb nur noch um die Verbindungsstrecke Gemünden-Göttingen handle. Auch mit den vorgeschlagenen Abgangszeiten der beiden projektirten Züge erklärte sich die Kammer einverstanden, obwohl nicht zu verkennen sei, dass der Zug ab München 4 Uhr Nachmittags für die Beförderung der Post nicht recht günstig läge, und deshalb vielleicht zu empfehlen sei, als Abgangszeit für München diejenige des Abendschnellzuges München-Frankfurt a/M. (München ab 10.30 Abends) in Vorschlag zu bringen. Dagegen wurde betont, dass der vorgeschlagene Zug Hamburg-München auch hinsichtlich der Post eine geradezu vorzügliche Verbindung schaffen werde. („Hamb. Corr.")

— **Kursbuch für Viehzüge.** Bekanntlich hat das Reichseisenbahnamt Veranlassung genommen, die Herausgabe eines amtlichen Kursbuches über jene Güter- und Personenzüge, mit welchen lebende Thiere Beförderung finden können, für sämmtliche deutsche Bahnen in Anregung zu bringen. Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen ist bereits vom zuständigen Staatsministerium beauftragt worden, auch für die bayerischen Linien die zur Viehbeförderung bestimmten Züge behufs Aufnahme in das Kursbuch bekannt zu geben.

— **Die Technische Hochschule zu Charlottenburg** begeht in diesen Tagen das Fest ihres **hundertjährigen Bestehens**. Auch die deutsche Eisenbahnwelt dankt dieser Hochschule viel und nimmt an der Feier herzlichen Antheil. Die ausgezeichnetsten Eisenbahntechniker Deutschlands haben auf ihr die Grundlage ihrer wissenschaftlichen Bildung sich erworben; unter den frü-

heren und den jetzigen Lehrern der Hochschule ist die Anzahl derer nicht gering, die sich um die technische Eisenbahnwissenschaft bleibende Verdienste erworben haben. Wir beschränken uns für heute auf diese Worte der Begrüssung und behalten uns vor, nach der Feier auf sie und auf die Bedeutung der Hochschule für das Eisenbahnwesen zurückzukommen.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Regierungsrath und vortragende Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Offenberg ist zum Geheimen Oberregierungsrath und der Regierungsbaumeister Tooren in Köln zum Eisenbahnbauinspektor ernannt.

Dem Eisenbahnbauinspektor Trenn in Braunschweig ist die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst und dem Regierungsassessor Hermann in Köln die Stelle eines Mitgliedes der königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Ausbau des galizischen Lokalbahnnetzes.** Mit kaiserlicher Entschliessung vom 29. September d. J. wurde den Beschlüssen des galizischen Landtages vom 20. und 28. März d. J., betreffend die finanzielle Förderung der Lokalbahnen Trzebinia-Skawce und Krakau-Kocmyrzów sowie der Kleinbahn Lupków-Cisna, die Allerhöchste Genehmigung ertheilt.

— **Die österreichischen Eisenbahntarife für den Eisenverkehr nach Deutschland.** Der Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich hat vor einiger Zeit eine Eingabe an das Eisenbahnministerium gerichtet, in welcher darauf hingewiesen wird, dass die jetzigen Frachtsätze für Eisen und Stahl im Verkehre zwischen Oesterreich und Deutschland Frachtungleichheiten enthalten, welche die Ausfuhr des deutschen Eisens nach Oesterreich begünstigen. Der Verein hat darauf hingewiesen, dass ein solcher Zustand auch dem Art. 15 des deutsch-österreichischen Handelsvertrages widerspreche, welcher eine gleiche Behandlung fordere. In der Antwort des Ministeriums wird diese Auffassung bestritten und darauf hingewiesen, dass schon bei Abschluss der genannten Vereinbarungen mit der Einführung nach der Verkehrsrichtung verschieden gestalteter Tarife gerechnet wurde. Was die Ursache der beklagten Tarifunterschiede zu Ungunsten der österreichischen Ausfuhr anbelangt, so seien diese Unterschiede auf die Art der Bildung der direkten Frachtsätze zurückzuführen, für die als Grundsatz gilt, dass die Bemessung der einzurechnenden Frachtantheile in das Belieben jeder Bahnverwaltung gestellt ist, insofern hierbei die Grenzen der bezüglichen Lokaltarife nach oben nicht überschritten werden. Keiner Verwaltung könne daher die Berechtigung bestritten werden, in die direkten Tarife in der einen Richtung gegenüber dem Lokaltarife ermässigte Antheile einzurechnen, in der Gegenrichtung aber an den Lokaltarifen festzuhalten. Wenn aus wirthschaftlichen Gründen, wie im vorliegenden Falle, zur Förderung der Ausfuhr und thunlichsten Hintanhaltens der Einfuhr in dieser Weise vorgegangen wird, so werden die entsprechenden Ungleichheiten der Frachtsätze je nach der Verkehrsrichtung in erster Linie durch die geographischen Verhältnisse und weiter durch die Höhe der Lokaltarife sowie der für die Ausfuhr zugestandenen Frachtbegünstigungen bedingt. Wenn, wie dies beispielsweise bei vielen Relationen des rheinisch-westfälischen Verkehres der Fall ist, in die direkten Tarife für die deutsche Ausfuhr auf einer langen deutschen Strecke besonders ermässigte Frachtsätze eingerechnet und auf einer verhältnissmässig nur kurzen österreichischen Strecke die Lokalfrachtsätze angestossen werden, so müssen sich Tarifabweichungen zu Gunsten der deutschen Ausfuhr ergeben, weil in derselben Relation bei den direkten Frachtsätzen für die umgekehrte Verkehrsrichtung, das ist für die österreichische Ausfuhr, an die Ermässigungen auf einer nur kurzen österreichischen Strecke die höheren deutschen Lokaltarife einer verhältnissmässig langen Strecke angestossen werden. Der Vergleich zwischen den in Anrechnung kommenden Tarifen der Bahnen beider Staaten aber ergebe, dass einerseits die österreichischen Staatsbahnen der Ausfuhr der hier in Betracht kommenden Artikel in der Mehrzahl der Auslandsverkehre und auch in mehreren Verkehrsbeziehungen nach dem Deutschen Reiche heute schon im Einheitssatze mindestens dieselbe, in einzelnen Fällen sogar eine weitergehende Frachtbegünstigung zugestehen, als dies seitens der deutschen Bahnen geschieht, dass aber andererseits die Lokaltarife der österreichischen Staatsbahnen für die hier in Frage kommenden Artikel ungleich niederer sind als die der deutschen Bahnen. Bei dieser Sachlage sei es klar, dass das einzige wirksame Mittel, um die gedachten Ungleichheiten zu beseitigen, in einer Erhöhung des Lokaltarifes auf österreichischer Seite gelegen wäre. Da aber eine derartige Lösung der Frage der grossen Mehrzahl der Interessenten nicht entsprechen würde, erübrige nichts anderes, als an den österreichischerseits für die Ausfuhr eingerichteten Antheilen so weit als thunlich noch Ermässigungen eintreten zu lassen. Das Eisenbahnministerium erklärte sich in der Antwort an den Verein bereit, hinsichtlich der österreichischen Staatsbahnen, die heute schon im Verkehre mit dem Deutschen Reiche für gewisse Eisen- und Stahlwaaren eingeräumten, über das Maass des allgemeinen Ausfuhrausnahmetarifes hinausgehenden Nachlässe nach Bedarf für andere Ausfuhrbeziehungen zuzugestehen und hat den Verein eingeladen, jene Artikel der Eisenindustrie und jene Relationen namhaft zu machen, für welche sich nach den gegenwärtigen Verkehrs- und Marktverhältnissen die Nothwendigkeit besonderer Frachtbegünstigungen in der Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche nachweisen lässt.

Das Eisenbahnministerium hat in dem mitgetheilten Erlasse wohl ganz mit Recht darauf hingewiesen, dass in dem Schlussprotokolle zum Handelsvertrage die Befugniss eines Staates, ermässigte Gütertarife nur für eine Verkehrsrichtung gelten zu lassen, gewahrt sei. Die Zusatzbestimmung zu Art. 15 des Vertrages bestimmt nur, dass alle Frachtbegünstigungen für Erzeugnisse des eigenen Landes den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Theiles in das Gebiet des anderen Theiles übergehenden oder das letztere berührenden Transporte bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind. Der Schwerpunkt liegt in den Worten „in derselben Verkehrsrichtung". Als Beispiel diene, dass, als die preussischen Staatsbahnen vor einigen Jahren für Getreide, Mahlprodukte und Malz von einigen Binnengebieten nach deutsch-österreichischen Grenzstationen ermässigte Tarife einführten, die für Annaberg (Preussisch-Oderberg)-Reichenberg sich ergebenden Frachtsätze für Sendungen von Ostrau oder Schönbrunn nach Reichenberg im Wege der Umkartirung in Annaberg nicht vorenthalten werden konnten. Für Getreide, das etwa in umgekehrter Richtung zur Beförderung gelangt, würden diese ermässigten Tarife nicht angewendet werden. Das, was die deutschen Bahnen machen und ihnen beim Eisentarif vorgeworfen wird, deckt sich übrigens auch durchaus mit dem Vorgehen der österreichischen Bahnen. Besonders die Staatsbahnen haben in ihrem Lokalgütertarif einen Ausnahmetarif 9 für verschiedene Artikel, wie z. B. Bier, Papier, Eisenwaaren, Graphit usw., welcher nur für die Ausfuhr aus Oesterreich gilt und für die Einfuhr gleichartiger deutscher Artikel nicht zur Verfügung gestellt wird. Die Wunsche der Montanindustriellen sind auch ein doppelschneidiges Schwert. Man berücksichtige z. B. nur, dass zur Förderung der österreichischen Malzausfuhr ein Frachtnachlass von 30 Kr. für den Wagen bei einem Durchlaufe auf österreichischem Gebiete von 1—150 km und ein solcher von 50 Kr. für den Wagen bei einem Durchlaufe von mehr als 150 km österreichischerseits gewährt wird. Was würden die österreichischen Mälzer dazu sagen, wenn die deutschen Bahnen den gleichen Frachtnachlass bei Malz, welches von Bayern über Salzburg nach Oberösterreich geht, unter Berufung auf den Handelsvertrag beanspruchen würden?

— Die auf die **Gehaltsregulirung bei den österreichischen Staatsbahnen** bezüglichen Arbeiten haben wohl durch die Ministerkrise und den Kabinetswechsel eine unvermeidliche Verzögerung erfahren, sind aber so weit vorgeschritten, dass ihr Abschluss in naher Zeit erfolgen dürfte. Man darf wohl erwarten, dass die Gehaltsregulirung bei den Staatsbahnen spätestens bis zum Jahresende zur Thatsache geworden sein wird.

— **Reichenberg - Gablonz - Tannwalder Eisenbahn.** Es wurde schon vor einiger Zeit gemeldet (vgl. Nr. 68 S. 1133 d. Ztg.), dass die Entscheidung der Regierung über die Frage, ob die Fortsetzungslinie der Eisenbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald zum Anschlusse an das preussische Eisenbahnnetz bei Grünthal als Staatsbahn zu bauen oder im Wege der Konzessionirung sicherzustellen sei, bald bevorstehe, und zwar im Sinne der letztgenannten Lösung. Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt" mittheilt, ist die Einleitung der Konzessionsverhandlungen mit der Reichenberg-Gablonzer Eisenbahn in nächster Zeit bevorstehend. Selbstverständlich werden hierbei alle Einzelfragen, welche sich auf den Bau, die Finanzirung, die Betriebsführung und die Tarife beziehen, geregelt werden. Wie bekannt, hat die Gesellschaft bezüglich des Baues und der Kapitalsbeschaffung vorbehaltlich der Genehmigung der Regierung, mit der Oesterreichischen Länderbank und der Böhmischen Unionbank eine Vereinbarung getroffen, derzufolge sich diese Institute verpflichten, den Bau sammt Einrichtung und Ausrüstung für die von der Regierung zu genehmigende Voranschlagssumme unter ihrer vollen Haftung durch die Wiener Vertretung der Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin auszuführen, sowie die zur Bedeckung des Bedarfes auszugebenden 4 % Obligationen und Prioritätsaktien zu übernehmen.

Der thatsächliche Gesammtbedarf, einschliesslich jener für die bei diesem Anlasse sicherzustellende schwebende Schuld von 171 000 fl., ist mit 2 474 000 fl. veranschlagt. Zur Beschaffung dieses Bedarfes sowie für etwaige weitere Ausgaben für andere Zwecke ist eine Kapitalserhöhung um 918 000 fl. in Aktien (darunter 728 000 fl. in Prioritätsaktien) und die Ausgabe von 1 800 000 fl. 4 % Prioritäten in Aussicht genommen.

— **Abhilfe gegen den Wagenmangel.** In Angelegenheit des herrschenden Wagenmangels hat am 11. d. Mts. im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers neuerlich eine Konferenz stattgefunden, in welcher zunächst Maassnahmen zur möglichst raschen Abfuhr jener beladenen und leeren Frachtwagen erörtert wurden, welche sich während der seit 10. d. Mts. behobenen dreiwöchentlichen Verkehrsunterbrechung zwischen Linz und St. Valentin auf allen Stationen der Strecke Wien-Salzburg und auch auf deren Anschlusslinien angestaut haben. Zur Unterstützung der Betriebsbeamten bei Durchführung dieser wichtigen und keineswegs leichten Aufgabe wurden vom Eisenbahnministerium Oberbeamte des Verkehrs- und des Maschinendienstes auf die Strecke entsendet. Ferner wurde beschlossen, nebst der Abkürzung der Ausladefrist auf 6 Stunden auch die Verladefrist auf 6 Stunden herabzusetzen, die Parteien auf diese Maassnahme durch einen der Bezugsanzeige beizugebenden Zettel fallweise aufmerksam zu machen und die Ankündigung angekommener Frachten mit grösster Beschleunigung, nämlich durch Boten, Fernsprecher oder Telegraph, zu veranlassen. Die Staatsbahndirektionen wurden ferner angewiesen, im Bedarfsfalle die Zahl der Arbeiter zu vermehren, den Nachtdienst in den Gütermagazinen einzuführen usw. Zum Zwecke der Vermehrung des zur Verfügung stehenden Betriebsmaterials wurden 240 Wagen sofort angemiethet; 500 weitere Wagen werden angemiethet werden; überdies ist die rascheste Ablieferung bereits bestellter 1 000 neuer Wagen bei den liefernden Fabriken betrieben und an die Eisenbahnwerkstätten Auftrag gegeben worden, die dort befindlichen Wagen schleunigst in lauffähigen Zustand zu setzen und verfügbare Wagen für Langholztransporte für Bahnerhaltungszwecke einzurichten, um so die für verschiedene Parteigüter geeigneten, dermalen beim Bahnerhaltungsdienste verwendeten offenen Wagen im allgemeinen Verkehre verwenden zu können. Die Staatseisenbahnverwaltung hofft mit aller Bestimmtheit, durch diese Maassnahmen die infolge der letzten Verkehrsunterbrechungen bedeutend erhöhte Nachfrage nach Wagen schon in nächster Zeit im vollen Umfange befriedigen zu können.

— **Tarifirung von neuen Möbeln in Möbelwagen.** Der Verband Oesterreichischer und Ungarischer Speditöre hat an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, welche sich unter ziffermässiger Darlegung der Frachtverhältnisse gegen die bisherige Tarifirung von Möbeln in Möbelwagen richtet. Die Eingabe erwähnt, dass vor Einführung des Nachtrages X zu dem Theil I des Tarifes vom 1. Januar 1893 sowohl neue Möbel als Umzuggut gleichmässig behandelt wurden, nämlich auf Grund der Ausnahmetarife, welche für den Wagen Klasse C und für den Inhalt Klasse I festsetzten. Die Folge hiervon war, dass sich die Möbelindustrie an die Benutzung von Möbelwagen gewöhnte und somit die Speditöre ihren Wagenpark an Möbelwagen vergrösserten. Mit Einführung der Bestimmung, dass der Wagen stets nach dem Inhalte des verladenen Gutes berechnet wurden müsse, habe die Gewohnheit, neue Möbel in Möbelwagen zu verladen, aufgehört. Eine einzige Bahnverwaltung — die Kaiser Ferdinands-Nordbahn — habe in Erkennung der Verhältnisse ihren Ausnahmetarif so erstellt, dass auch neue Möbel nach Klasse I und C abgefertigt werden können. Bei den übrigen Bahnverwaltungen bestehe aber diese Auffassung nicht. Besonders auffallend sei die Tarifirung bei den Staatsbahnen. Auf den Linien der Staatsbahnen tarifiren Möbel nach Klasse A, aber nur so lange als sie nicht in Möbelwagen verladen sind. Diese Bestimmung sei nicht gerechtfertigt, da die Verladung von Möbelwagen der Eisenbahn keine Kosten und Schwierigkeiten bereite, die Verladung loser Möbel aber sicher mit grösserer Aufmerksamkeit und Zeitaufwand besorgt werden müsse. Aus diesen Gründen stellt der Verband das Ersuchen um tarifarische Gleichstellung von Umzuggut und neuen Möbeln in Möbelwagen.

— **Haftpflicht der Eisenbahn beim Personentransport.** Das Wiener Oberlandesgericht hat in einem Prozessfalle entschieden, dass die Bahnverwaltung für die Folgen von Unfällen, welche dadurch herbeigeführt werden, dass Reisende noch vor völligem Stillstande des Zuges auf die Plattform der Wagen heraustreten, nicht aufzukommen habe, da in solchen Fällen ein Selbstverschulden der betreffenden Reisenden vorliege und selbst von einem Mitverschulden der Bahnverwaltung nicht die Rede sein könne.

In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass die Verunglückte zur Zeit, als der Zug langsam in die Station einfuhr, auf die Plattform trat und sich trotz der Warnung eines Mitreisenden zum Aussteigen anschickte und hierbei verunglückte, dass der Wagen, in welchem die Betreffende fuhr, ein Wagen amerikanischen Systems war, dass bei dieser Wagenart die auf die Plattform führende Thüre nicht versperrt, sondern nur mittelst der Klinke geschlossen ist, und dass sowohl im Eisenbahnbetriebsreglement, als auch mittelst besonderer Kundmachungen, die in den Wagen angeheftet sind, ausdrücklich verboten ist, die Plattform zu betreten, so lange der Zug noch im Gange ist. Weiter nahm das Gericht an, dass eine Verpflichtung der Bahnverwaltung, die Schutzstange auf der Plattform des Wagens gegen die Stiege zu einzuhängen, nicht bestehe, und dass der Bahnunternehmung auch nicht zugemuthet werden könne, jedem Wagen einen Schaffner beizugeben, um etwaigen verbotwidrigen Handlungen der Reisenden vorzubeugen, dieselben vielmehr die Verpflichtung haben, auch ohne bahnamtliche Kontrole sich den bahnpolizeilichen Vorschriften zu fügen.

— **Die Uebelstände bei der Güterabgabe an den Wiener Bahnhöfen.** Der Vorsteher der Genossenschaft der Kommerzialgüterbeförderer (Speditöre) in Wien hat sich namens der Genossenschaft an sämmtliche Direktionen der in Wien einmündenden Bahnen gewendet, um sie zu bestimmen, bei ihren Güteraufgabestellen Veranlassung zu treffen, dass verschiedene Uebelstände beseitigt werden; insbesondere wurde der Wunsch ausgedrückt, dass im Falle, als Anstände bei der Güteraufgabe vorliegen, die Aufgeber unmittelbar verständigt werden und diese Verständigung nicht erst an die Bediensteten der betreffenden Firmen erfolgen solle, wenn diese wieder nach dem Bahnhofe kommen. Die Direktionen der Eisenbahnen haben sich nun bereit erklärt, den Wünschen der Speditöre Rechnung zu tragen. Die Benachrichtigungen werden von den Güteraufgabestellen durch Fernsprecher oder durch Rohrpostkarten erfolgen; es wird angenommen, dass diese von den Speditören den Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellt werden. Nahezu sämmtliche Bahnen haben übrigens in ihren Antworten an die Genossenschaft darauf aufmerksam gemacht, dass das übliche Ablegen der Güter auf die Rampen seitens der mit der Zufuhr und Abgabe betrauten Bediensteten der Speditöre die Quelle zahlreicher Anstände bilde und an die Genossenschaft das Ersuchen gerichtet dahin zu wirken, dass die Uebergabe der Güter ordnungsmässig vorgenommen werde.

— Der ungarische Finanzminister hat dem Abgeordnetenhause den **Staatsvoranschlag für das Jahr 1900** unterbreitet. Das ordentliche Erforderniss für die Staatsbahnen ist gegen das Vorjahr um 4 370 546 Kr. höher. Die allgemeine Entwickelung des Bahnbetriebes erheischt es einerseits, dass im Interesse der Verkehrssicherheit und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit die Einrichtungen vervollkommnet werden, andererseits das Personal vermehrt werde, damit dasselbe instand gesetzt werde, die mit dem Dienste verbundenen schweren Pflichten ohne Ueberbürdung zu bewältigen. Der Mehraufwand wird durch die aus der Entwickelung des Verkehres zu erwartenden grösseren Einnahmen gedeckt. Letztere sind um 4 654 000 Kr. höher veranschlagt.

---

## Vereinsausland.

— **Die belgische Staatsbahnverwaltung** hat beschlossen, sofort bei den belgischen Kammern eine weitere Bewilligung von 10 000 000 Frcs. für Beschaffung von rollendem Eisenbahnmaterial zu beantragen. Auf den verstaatlichten Bahnen fehlt es an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Es werden sofort 700 schnell zu liefernde Kohlenwagen von je 15 t im Werthe von 2 250 000 Frcs. zur Verdingung gestellt. Im nächsten Monate kommen weitere 50 starke Lokomotiven für Personenzüge mit 100 000 Frcs. für das Stück und 100 Personenwagen zur Verdingung.

— Ueber den **neuen Orléansbahnhof in Paris** und die ihn mit dem Marsfeld auf der einen, dem alten Orléansbahnhof auf der anderen Seite verbindende Seine-Uferbahn entnehmen wir der „Voss. Ztg." folgendes:

Der neue Orléansbahnhof wird fünf Stockwerke hoch, wovon das vierte schon begonnen ist. Vor Dezember kommt das 173 m lange Gebäude unter Dach. Es wird seiner schönen Umgebung — den Tuilerien gegenüber — zur Zierde gereichen. Es bildet einen grossartigen Palast mit sieben, je 14 m breiten Bogen im Erdgeschoss, zwischen zwei stark hervortretenden Eckstücken; das mächtige Gesims wird von grossen Gruppen und Trophäen gekrönt. Von hier bis zum Bahnhof an der Place Saint Michel, der ganz unterirdisch und dabei für den stärksten Verkehr gross genug ausgebaut wird, und von da zum alten Orléans-

bahnhof erhält die Uferbahn vier Gleise, grösstentheils unterirdisch. Der alte Bahnhof bleibt in vollem Betrieb, da er den ganzen Güterverkehr behält und manche anderen Züge von ihm aus abgefertigt werden. Vom neuen Bahnhof wird später eine unterirdische Strecke zu der an der Esplanade endigenden, der Strassenbahngesellschaft gehörigen Strecke der Uferbahn gebaut werden. Die ganze Uferbahn wird vier grosse unterirdische Bahnhöfe haben: Marsfeld, Esplanade, neuer Orléansbahnhof und Place Saint Michel. Glasfliesen als Bodenbelag werden sehr ausgiebig bei diesen Bahnhöfen verwandt. An der Esplanade wandelt man auf solchen Glasfliesen über den ganzen grossen Bahnhof, der, hauptsächlich der Lüftung halber, sich auf der Oberfläche nur durch einige Säulen, grosse breite Schornsteine aus Glas, bemerklich machen wird. Die Uferbahn verspricht, zu einer Sehenswürdigkeit zu werden. Die Glasfliesen halten einen Fuss im Geviert, sind drei Finger dick, oben kreuzweis mit tiefen Einschnitten versehen, um dem Ausgleiten vorzubeugen. Sie werden in ein starkes Eisengerippe fest eingefügt.

— Die Roheinnahmen der **Gornergratbahn (Zermatt)** im laufenden Jahre stellen sich auf 251 233 Frcs., wovon 14 560 Frcs. auf den Juni, 73 664 Frcs. auf den Juli, 120 210 Frcs. auf den August und 42 798 Frcs. auf den September entfallen. Im Vorjahre hatten sich die Einnahmen auf 85 798 Frcs. beschränkt, damals fand die Betriebseröffnung aber erst am 20. August statt, während in 1899 der Betrieb am 19. Juni eröffnet wurde.

— In Italien beschäftigen sich die maassgebenden Kreise mit einer Umgestaltung der **Arbeiterpensionskassen der italienischen Eisenbahnen.** Nach einem Entwurf, der dem zuständigen Ausschuss des Parlamentes vorliegt, sollen die Kassen zur Vorbeugung von weiteren Defizits auf Grundlage der wechselseitigen Versicherung eingerichtet werden, um dem Einleger am Ende seiner Dienstzeit sein gesammtes Sparkapital gewährleisten zu können, das sich nach Belieben in eine Lebensrente umwandeln liesse. Dies hätte jedoch ohne Staatszuschüsse zu geschehen, und die Bahnen selbst müssten für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichtes sorgen. Gegen diesen Beschluss haben die Eisenbahngesellschaften Widerspruch erhoben, und es ist nicht ausgeschlossen, dass infolge des Einflusses, den sie in parlamentarischen Kreisen haben, die geplante Reform der Eisenbahnpensionskassen vorläufig vereitelt wird.

— Nach dem Geschäftsbericht der **königlich portugiesischen Eisenbahngesellschaft** für 1898 ist eine ungewöhnliche Steigerung des Verkehres und der Einnahmen eingetreten, während die Betriebsausgaben nur wenig gestiegen sind und ohne die Erhöhung der Kohlenpreise wohl auf dem früheren Stande geblieben wären. Die Einnahmen aus dem Verkehre, der Zinsgewähr und aus Sonstigem stellten sich auf 25 750 433 Francs (im Vorjahre 24 054 571 Frcs.), die Ausgaben auf 10 506 863 (9 738 189) Frcs. Es ergibt sich hiernach eine Steigerung der Einnahmen um 1 695 862 Frcs. und der Ausgaben um 768 674 Frcs. In Reis berechnet betrugen die Einnahmen im Jahre 1898 4 635 078 (4 329 822) Milreis und die Ausgaben 1 891 235 (1 752 874) Milreis, der Ueberschuss also 2 743 842 (2 576 948) Mlr. Die Steigerung der Verkehrseinnahmen betrug im Jahre 1898 309 857 Mlr. gegen 251 468 Mlr. im Vorjahre. Der Betriebskoeffizient ist von 45,74 % im Vorjahre auf 45,62 % zurückgegangen. Auf den Linien ohne Bürgschaft, die neun Zehntel der Gesammteinnahme bringen, stellt sich der Betriebskoeffizient auf 41,24 % (40,58 %) und auf den beiden Linien mit Bürgschaft auf 98,37 % bezw. 73,25 %. Die eigentlichen Verkehrseinnahmen betrugen 4 122 058 (3 812 201) Mlr., die Zahl der Reisenden 5 909 034 (4 870 690) Im Eilgut- und Frachtverkehr wurden 849 823 (8 110 849) t befördert.

— Aus dem soeben erschienenen Verwaltungsbericht der **schwedischen Staatsbahnen** geht hervor, dass die 3 676 km Staatsbahnen im Jahre 1898 eine Roheinnahme von 37 823 807 Kr. oder 10 289 Kr. für das Kilometer ergeben haben und dass diese Einnahme diejenige von 1897 um 1 721 649 Kr. oder 4,77 % übertroffen hat. Die Betriebskosten, die sich seit 1897 um 12,76 % vermehrt haben, betrugen 1898 23 315 862 Kr., also blieb eine Reineinnahme von 14 507 944 Kr. oder im Durchschnitt 3 946 Kr. für das Bahnkilometer. Gegen das Vorjahr ist diese Reineinnahme um 249 Kr. zurückgeblieben. Der Betriebsüberschuss betrug 4,37 % der Baukosten. In der Rentabilität nehmen die einzelnen Bahnstrecken eine sehr verschiedene Stelle ein. So betrug die Roheinnahme der westlichen Stammbahn (Stockholm-Gothenburg) 19 629 Kr., der Westküstenbahn 10 117 Kr., der Linie Boden-Bräcke mit Nebenlinien 2 164 Kr. Die Anzahl der zurückgelegten Zugkilometer beträgt 14 520 715. Das Personal bestand aus 6 494 etatsmässigen, 7 830 ausseretatsmässigen Beamten und Angestellten und das Material aus 426 Lokomotiven, 428 Tendern, 76 Tenderlokomotiven, 892 Personenwagen, 3 Restaurationswagen, 45 kombinirten Post- und Personenwagen, 6 kombinirten Personen- und Gepäckwagen, 21 Gefangenenwagen, 216 Gepäckwagen und 12 161 Güterwagen.

— **Klagen über die Viehbeförderung in Russland.** Es kann nicht verkannt werden, dass der Aufschwung, den das Eisenbahnwesen Russlands im letzten Jahrzehnt erfahren hat, namentlich seitdem die meisten Privatbahnen in den Besitz des Staates übergegangen sind, ein ganz erheblicher ist. Namentlich hat die Staatsregierung unverzüglich die Regelung des gesammten Tarifwesens in die Hand genommen und damit der Produktion des ganzen Landes einen unvergleichlichen Dienst geleistet. Die Zahl der Güterwagen ist bedeutend vergrössert, die früher übliche Tragfähigkeit von 600 Pud ist auf 750 Pud (= rund 12 300 kg) gehoben usw.

In geradem Gegensatze zu diesen Reformen aber steht die vollkommene Vernachlässigung einer der wichtigsten Transportartikel des weiten Reiches — der Viehtransport! In dieser Beziehung ist, so schreiben die Residenzblätter, soviel wie nichts geschehen und es liegen auch keine Anzeichen dafür vor, dass etwas Ernstliches geschehen soll, um den entsetzlichen, ja unmenschlichen Zuständen beim Transport von Hornvieh ein Ende zu bereiten!

In einem gewöhnlichen, gedeckten Güterwagen von 9 Fuss Breite und 22 Fuss Länge, so wird mitgetheilt, welcher weder Futter- noch Tränkevorrichtungen aufweist, von Ventilation überhaupt nicht zu reden, werden 8 Ochsen geladen und in einer Reihe in der Breite des Wagens aufgestellt. Es wird nicht berücksichtigt, ob die Thiere $9\frac{1}{2}$, 10 oder $10\frac{1}{2}$ Fuss an Körperlänge messen, hinein in den Wagen müssen sie darum doch. Von einer regelmässigen Fütterung und Tränkung während der meist 8—12 Tage dauernden Fahrt ist gar keine Rede, auch sind die unglücklichen Thiere durch die körperlichen Qualen so erschöpft, dass sie weder Futter noch Trank annehmen. Legt sich ein Thier während der tage- und wochenlangen Reise nieder, wenn es nicht mehr die Kraft hat sich auf seinen Beinen zu halten, und setzt dann die Lokomotive beim Verlassen einer Station durch einen plötzlichen Ruck den langen Güterzug in Bewegung, dann stürzen die sich noch aufrecht haltenden Ochsen über ihre Leidensgenossen und zermalmen ihnen die Rippen, sich gegenseitig schwer verwundend. In diesem traurigen Zustande, bedeckt mit Koth, kommt das Schlachtvieh an, mehr todt als lebend, mit bis auf die Knochen durchgeriebenen Körpertheilen, gebrochenen Rippen oder ausgebrochenen Hörnern.

Die Qualen der bedauernswerthen Thiere sind während des Transportes im Sommer bei Sonnengluth vielleicht noch schlimmer als im Winter bei bedeutender Kälte. Die Wagen, die, wie bereits bemerkt, keinerlei besondere Vorkehrungen aufweisen, können weder im Sommer geöffnet, noch im Winter geschlossen werden, um entweder die brennenden Sonnenstrahlen oder den scharfen Wind und die strenge Kälte abzuhalten.

Wie gross aber der Schaden ist, der durch das Fehlen entsprechender besonderer Viehtransportwagen der schon ohnehin daniederliegenden Landwirthschaft und der Viehzucht im besonderen erwächst, davon macht man sich überhaupt keinen Begriff.

Der Viehhändler in Russland unterscheidet „Tarifvieh“ von „nicht Tarifvieh“ nach dem Lebendgewicht der Thiere. Ein Ochse, der nicht mindestens 35 Pud (= 523 kg) wiegt, ist zum Versand nicht geeignet, denn „er hält den Tarif nicht aus“, das heisst, die verhältnissmässig hohen Transportkosten vom weit entlegenen Kauforte bis zu einem der Hauptabsatzplätze, wie Moskau, St. Petersburg oder Warschau. Und warum? Weil die Thiere infolge der geschilderten gänzlich ungeregelten Viehtransportverhältnisse beispielsweise auf einer Strecke wie Orenburg - St. Petersburg = 2 038 Werst etwa 15 % = 5 Pud (= 81,9 kg) an Körpergewicht einbüssen! Diesen schweren Verlust trägt aber nicht der Händler, sondern der Verkäufer des Viehs, der Landwirth. Der Gewichtsverlust wird vom Aufkäufer dem Verkäufer in Abzug gebracht, d. h. letzterer erhält für einen 35 Pud wiegenden Ochsen nur Zahlung für 30 Pud, was für die Viehzucht oder die Landwirthschaft jährlich einen Verlust von vielen Millionen Rubel bedeutet!

Das ist das trübe Bild, das die russische Presse über die Beförderung dieses wichtigen Theiles der landwirthschaftlichen Produktion entwirft. Ob es in allen Punkten zutrifft, möchten wir beinahe bezweifeln, denn soweit bekannt, sind Tränkestationen jedenfalls vorgesehen, ob sie von den rohen Viehbegleitern ausgenutzt werden, ist allerdings eine andere Frage.

Zur Zeit aber ist gerade die Beförderung von Vieh sehr in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt, weil England ernstliche Anstalten macht Russland zum regelmässigen Lieferanten für seinen Fleischbedarf zu machen. Da Russland natürlich sehr grossen Werth auf die Verbindung mit einem so zahlungsfähigen Abnehmer wie England legen muss, so darf erwartet werden, dass auch auf diesem Gebiete demnächst ein Fortschritt zu verzeichnen sein wird, denn Vieh, wie das vorbe-

schriebene, wird wohl kaum den Wünschen der Engländer entsprechen.

— **Der Eisbrecherdampfer für den Baikalsee; direkter Verkehr zwischen den Stationen der sibirischen Bahn und den westeuropäischen Häfen.** Der riesige Eisbrecherdampfer für den Baikalsee, der in England auf der Werft von Armstrong, Whitworth & Co. gebaut worden ist, hat seinen Bestimmungsort nunmehr erreicht. Es ist zweifellos das erste Mal gewesen, dass ein grosser Ozeandampfer — den Charakter eines solchen besitzt das Schiff durchaus — an einer Stelle erbaut wurde, dann in einzelne Stücke zerlegt auf Eisenbahnwagen bis zu seinem Bestimmungsorte geschafft, dort wieder zusammengesetzt, zum zweiten Male vom Stapel gelassen wurde. Welche Riesenarbeit es gekostet haben muss, dieses Schiff von England bis nach dem Baikalsee zu befördern, kann man daraus ermessen, dass es 4200 t Raumgehalt besitzt, 290 Fuss Länge und 50 Fuss Breite misst und unter gewöhnlichen Bedingungen einen Tiefgang von 18½ Fuss hat. Seit dem Beginn seines Baues sind jetzt drei Jahre verflossen, nach der Vollendung des Rumpfes wurde dieser wieder in Stücke zerlegt und auf Schiffen nach Petersburg verfrachtet, von wo aus der Dampfer dann eine Ueberlandreise von 8000 km mit der Eisenbahn bis nach Listwenitschnaja an den Küsten des Baikalsees zurücklegte. Jetzt soll das Schiff bereits den grössten Theil seiner Maschinerie an Bord haben und für den nächsten Sommer zur Aufnahme seines Dienstes bereitgestellt werden. Es ist, um den besonderen Gefahren jenes Binnensees Widerstand leisten zu können, nach Art der Panzerschiffe mit wasserdichten Schotten versehen, so dass erst dann ein Sinken des Schiffes befürchtet werden darf, wenn das Wasser an mehreren Stellen durch ein Leck eindringt. Der Betrieb erfolgt durch drei Gruppen von Maschinen mit dreifacher Expansion, zwei der Maschinengruppen treiben die gewöhnlichen Schiffsschrauben, die sich hinten am Steven befinden, während die dritte Gruppe eine dritte Schraube in Thätigkeit setzt, die sich vorne am Bug befindet. Letztere hat die Bestimmung, zur Winterzeit das Wasser unter dem Eise in so starke Bewegung zu versetzen, dass der schwere stählerne Kiel die Eisdecke nachgiebiger findet, um sie zu durchbrechen. Wie bekannt, ist der Eisbrecher „Jermak" des Admirals Makarow nach dem System des grossen Baikaleisbrechers erbaut worden.

Wir erinnern übrigens daran, dass s. Zt. die „Nowosti" mitzutheilen wussten, dass der Eisbrecherdampfer nur für eine Uebergangszeit von verhältnissmässig kurzer Dauer bestimmt ist, denn die Baikalringbahn wird gebaut werden und nach Fertigstellung derselben fällt natürlich die Nothwendigkeit fort, den für die Schifffahrt nicht ungefährlichen Baikalsee zu benutzen. Bis dahin wird der Eisbrecherdampfer aber wohl dem Verkehre gute Dienste thun. Namentlich lässt sich das auch erwarten für den direkten Verkehr, der nunmehr zwischen den Stationen der sibirischen Eisenbahn und westeuropäischen Häfen endgültig beschlossene Sache ist. Das russische Finanzministerium hat soeben einen Vertrag zwischen der Verwaltung der der sibirischen Bahn und der Dampfschifffahrtsgesellschaft „William Müller & Co. in Rotterdam" bestätigt, auf Grund dessen die Dampfschifffahrtsgesellschaft von der Kommerzagentur der sibirischen Eisenbahn in Archangelsk Güter übernehmen wird, die nach den Häfen Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen, Bremen, Hamburg, London, Hull, Newcastle und Leith bestimmt sind. Die neue Dampferlinie wird hauptsächlich im Interesse der Getreideausfuhr ins Leben gerufen. Die von sibirischen Eisenbahnstationen abgefertigten Güter gehen über Tscheljäbinsk-Perm bis Kotlas, wo sie auf grosse Flusskähne verladen und auf der Dwina nach Archangelsk befördert werden, um von dort auf den grossen Seeschiffen dem Auslande zugeführt zu werden.

— **Eisenbahnunfall auf der Militärfeldbahn Ljublin-Janow.** Am 10. September gegen 9 Uhr Abends erfolgte auf der im Bau begriffenen Militärfeldeisenbahn von Ljublin nach Janow eine Zugentgleisung, die mehreren Untermilitärs des in Nowo-Alexandria einquartirten 71. Below'schen Infanterieregimentes das Leben kostete. Der Zug bestand aus kleinen mit Schienen beladenen Wagen, zu deren Abladung sich auf jedem Wagen Untermilitärs befanden. Der Zug machte auf der Fahrt wiederholt ohne Zwischenfälle Halt, doch als die Lokomotive von der letzten Haltestelle sich in Bewegung setzte, rissen bei dem starken Ruck sechs Wagen los und rollten, da die Bahn an dieser Stelle ein starkes Gefälle hatte, in rasender Schnelligkeit rückwärts. Auf der 17. Werst, wo zu der Zeit an der Linie gearbeitet wurde, standen zwei kleine Kesselwagen mit Petroleum, die zu Beleuchtungszwecken dienten. Bei dem Zusammenstoss mit diesen Kesselwagen wurden die losgerissenen Wagen zertrümmert, wobei drei Untermilitärs getödtet und acht — davon vier schwer — verwundet wurden. Der am Orte des Unfalls befindliche Regimentsarzt legte den Verwundeten den ersten Verband an, worauf sie in das Ljublinsche Lazareth befördert wurden.

— Der **Sitz** der Verwaltung der **Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn** wird auf Anordnung des Ministeriums der Verkehrsanstalten aus Moskau nach St. Petersburg verlegt werden.

— Die Vorarbeiten für die geplante **Eisenbahnlinie** zwischen **Smilten und Salismünde**, Gouvernement Livland, wurden am 10./22. September d. J. vollendet. Diese Linie führt von Smilten über Wolmar, Kokenhof, Dickeln, Lappier, Erkull, Seppkull und Neu-Salis und endet in Salismünde an der Mündung der Salis. Die Länge der Linie von Wolmar bis hierher beträgt 60 Werst. Gleichzeitig mit der erwähnten Eisenbahnlinie wird auch geplant, an der Mündung der Salis einen Handelshafen zu bauen. Der Plan zu diesem Hafen ist schon vor 29 Jahren angefertigt worden, aber da der Bau auf 300000 R. veranschlagt und zu jener Zeit ein so grosses Kapital nicht zu beschaffen war, so wurde der Ausbau auf spätere Zeiten vertagt. Nunmehr hat die Bahnbaugesellschaft die Hafenbauarbeiten übernommen und wird daher der Hoffnung Raum gegeben, dass nach einigen Jahren die Salismündung zu einem Handelshafen umgestaltet sein wird, dem die erwähnte Bahnlinie die Waaren zuführen soll. Die Arbeiten an diesen beiden Unternehmungen sollen schon im nächsten Frühjahre begonnen werden und man hofft, damit im Herbst nach zwei Jahren fertig zu werden.

— **Feldeisenbahnen.** Im Monat September sind im Gouvernement Ljublin Versuche mit dem Bau von Feldeisenbahnen angestellt worden, wobei auch die verschiedenen Beförderungssysteme erprobt wurden. Nach den Ergebnissen der Versuche wird eine im Oktober im Kriegsministerium zusammentretende Kommission über Fragen des Baues und des Betriebes von Feldeisenbahnen Beschlüsse fassen.

— **Invalidenversicherung im russischen Eisenbahndienste.** Die Staatseisenbahnverwaltung trug allen Vorständen der Eisenbahnen auf, die Anzahl der kleinen Eisenbahnbeamten, welche in den letzten drei Jahren wegen Invalidität aus dem Dienste entlassen worden und unfähig sind, ohne Unterstützung ihr Leben zu fristen, anzugeben. In den Listen sollen auch die alljährlichen Unterstützungen angegeben werden, welche zur Sicherstellung der invaliden Beamten nöthig erscheinen. Die Eisenbahnverwaltung hat in Aussicht genommen, jährliche Invalidenunterstützungen von 30—60 R. zu gewähren. Bis jetzt erhielt die Mehrzahl der kleinen Eisenbahnbeamten bei ihrer Entlassung nur eine einmalige geringe Geldunterstützung.

Auch das ist gewiss ein Fortschritt, der aber wohl nur als ein Nothbehelf angesehen werden darf, bis dahin, dass auch in Russland in dieser Beziehung ausgiebigere Vorsorge für arbeitsunfähige Beamte möglich ist.

— **Eisenbahnbau in China.** Der „Ostasiatische Lloyd" schreibt: „Mit Ausnahme von zwei Bahnen ist an keiner der zahlreichen Strecken, die zu bauen sich Unternehmer anheischig gemacht haben, der Bau in Angriff genommen worden. Das ist nur der Fall an der deutschen Schantungeisenbahn und an der belgischen Bahn von Peking nach Hankau. Während die Durchführung des ersterwähnten, allerdings erheblich weniger umfangreichen und schwierigen Unternehmens heute als durchaus gesichert betrachtet werden darf, möchten wir das in Bezug auf die letztere nicht ohne weiteres behaupten. Uns wenigstens erscheint es fraglich, ob das belgische Syndikat, das über 111500000 Frcs. verfügt, die Bahn mit dieser Summe wird bauen können; wir möchten viel eher glauben, dass mehr als das Doppelte dieses Betrages nöthig sein und die Bahn noch lange vor ihrer Vollendung aus den belgischen in andere Hände übergehen wird. Der Zeitpunkt, wann die Bauarbeiten an den anderen grossen Bahnen in Angriff genommen werden, scheint noch in weiter Ferne zu liegen. Nach der Lage der Dinge war das kaum anders zu erwarten. Ueberraschend ist nur das Fehlen jeglichen Fortschrittes in Bezug auf eine Bahnlinie, nämlich die Strecke Shanghai-Suchou-Wuhsi-Changchou-Tanyang-Chinkiang bezw. Nanking, die den Anfang des Systems der grossen chinesischen Eisenbahngesellschaft bildet, welche Shanghai mit Peking verbinden soll. So viel wir wissen, sind die Differenzen, welche den Fortgang der Dinge verzögern, keineswegs in der Frage zu suchen, zu welchem Preise das nothwendige Kapital beschafft werden soll. Vielmehr ist man noch weit davon entfernt, auch in anderen grundsätzlichen Fragen ein Einvernehmen erzielt zu haben, so z. B. in der höchst wichtigen, wem die Verwaltung anzuvertrauen ist. Wir meinen, dass das englische Syndikat mit der Unterstützung der britischen Regierung heute schon ganz erheblich weiter hätte sein können. Wir bedauern, dass das nicht der Fall ist, schon aus dem Grunde lebhaft, weil kaum eine Bahn in ganz China sich so schnell und so gut rentiren wird, wie die Strecke Shanghai-Chinkiang-Nanking, und weil durch ein derartiges sich zahlendes Unternehmen das Vorurtheil, das bei vielen Chinesen noch

immer gegen Eisenbahnen besteht, überwunden würde. Wir fürchten aber, dass, wenn Sheng, der an der Spitze der grossen chinesischen Eisenbahngesellschaft steht, für die weiteren Verhandlungen nicht ganz klare Instruktionen aus Peking erhält, es dem englischen Syndikat sehr schwer fallen dürfte, mit ihm zu einer Verständigung zu gelangen, die die Unternehmer und die späteren Obligationsinhaber gleichmässig befriedigt. Dass die Vollendung dieses Werkes nicht nur für England, sondern auch für Deutschland von sehr grosser Bedeutung ist, erhellt schon aus dem Umstand, dass die dem deutschen Syndikat ertheilte Konzession für die Strecke Tientsin-Ihsien, die nur eine Theilstrecke des Weges von Peking nach Shanghai ist, erst dann ihren vollen Werth erhält, wenn die Weiterführung der Bahn von Ihsien nach Chinkiang durch das englische Syndikat und der Bau der Linie von Shanghai nach Chinkiang gesichert sind."

— Der Ausschuss der deutschen Kolonialgesellschaft hat in seiner letzten Sitzung beschlossen, eine erneute Eingabe an den Reichskanzler zu richten, um den Plan der **deutsch-ostafrikanischen Centralbahn** der Verwirklichung entgegen zu führen. Der Ausschuss wird den Reichskanzler ersuchen, in den nächsten Reichshaushaltsvoranschlag eine erste Rate zur Ausführung des Planes einzustellen.

Inzwischen ist der Kolonialrath zum Zweck der Berathung des Planes der Erbauung einer ostafrikanischen Centralbahn durch das Reich auf Montag, den 16 d. Mts., 10 Uhr, einberufen. Wir hoffen, dass nun der langersehnte Zeitpunkt gekommen ist, diese Lebensfrage für die Entwickelung Ostafrikas endlich in rascheren Fluss zu bringen. Jedenfalls ist es höchst erwünscht, dass schon dem nächsten Reichstage eine Vorlage über die Erbauung der Bahn aus Reichsmitteln zugeht. Da die Bauzeit bei der Natur der Verhältnisse eine geraume Anzahl von Jahren umfassen muss, so wird die jährliche Belastung des Reichshaushaltsetats eine nur mässige sein. Die günstigen Erfahrungen, welche die Engländer mit der Ugandabahn, die Belgier mit der Kongobahn gemacht haben, berechtigen zu der Hoffnung, dass auch die ostafrikanische Centralbahn schon wenige Jahre nach ihrer Eröffnung eine mässige Rente des Anlagekapitals aufbringen wird. Dass sie für den wirthschaftlichen Aufschwung des Landes von ausschlaggebender Bedeutung ist, bezweifelt ohnedies niemand mehr.

— Nachdem in **Nordamerika** die **Differentialtarife zu Gunsten der Getreideausfuhr** angefochten worden waren, hat der zwischenstaatliche Verkehrsausschuss sich mit dieser Angelegenheit beschäftigt und auch schon eine Entscheidung darüber abgegeben. Danach sollen die Eisenbahnen „ohne rechtfertigende Gründe" für das Ausland keinen billigeren Frachtverkehr schaffen, als für das heimische Geschäft. In den weiteren Darlegungen des Verkehrsausschusses heisst es: Bisweilen rechtfertigten ja Marktverhältnisse für Weizen (und selten für Mais) einen Ausfuhrsatz über Newyork, der niedriger als der heimische Satz sei, und Philadelphia, Baltimore, Norfolk und Newport News ordneten gewöhnlich darauf hin für ihren Getreideverkehr Differentialsätze an, welche hinter denjenigen von Newyork zurückblieben. Aber während die Seeschifffahrt geschlossen sei, sollten wenigstens die Getreidefrachtsätze nach Newyork und den anderen genannten Hafenstädten sowohl für den heimischen Verkehr, als auch für den Versand nach dem Auslande die gleichen sein. Die Ausfuhrsätze nach anderen Häfen, wie Boston und nördlich davon am atlantischen Ozean gelegenen Plätzen sowie Galveston, Neworleans und anderen Golfhäfen, dürften vielleicht mit Recht und Fug niedriger angesetzt werden als diejenigen für den Inlandversand, um jene Häfen in Stand zu setzen, in den Wettbewerb um die Getreideausfuhr einzutreten. Vor allem aber sollen die Sätze für Ausfuhrgetreide von einem Punkte des Inlandes nach der Seeküste niemals niedriger sein, als die gleichen Sätze von einem dazwischen, d. h. näher nach der Küste hin liegenden Punkte derselben Bahnlinie. Was die Sätze für zur Ausfuhr bestimmtes Mehl anbetreffe, so gebiete das öffentliche Interesse, dass dieselben auf gleicher Höhe ständen wie die Ausfuhrsätze für Getreide, wenngleich ein etwas höherer Satz für Ausfuhrmehl keine Verletzung jenes Interesses einschliessen müsse. Die jetzt veröffentlichten Unterschiede zwischen jenen beiden Sätzen seien aber zu gross; der Satz für Ausfuhrmehl sollte niemals denjenigen für Ausfuhrgetreide um mehr als 2 Cents für 100 Pfund übersteigen. Des weiteren habe sich ergeben, dass manche Bahnen dem von Minneapolis aus versandten Ausfuhrmehl einen niedrigeren Satz zugestanden als denjenigen, welchen sie für die Beförderung des zu heimischem Verbrauch bestimmten Mehles nach dem betreffenden Hafen berechneten, und dass dieselben Bahnen sich weigerten, entsprechende Zugeständnisse für das Mehl zu bewilligen, welches von näher an der Küste gelegenen Stationen zur Ausfuhr versandt würde. Eine solche Unterscheidung sei nicht nur unbillig, sondern auch ungesetzlich. Schliesslich entschied der Ausschuss, dass die Ausfuhrsätze von den Bahnen dem Ausschuss angezeigt und veröffentlicht werden müssen.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 32,374 km lange Strecke Lauenburg-Leba der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden wird, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

### Schliessung der Güternebenstelle Misdroy.

Die zur Station Swinemünde gehörige Güternebenstelle Misdroy ist — nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Stettin — am 15. Oktober d. J. geschlossen worden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr dienende Station Deuben an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz wird am 1. November d. J. auch für den Güterverkehr (Eilgut, Frachtstückgut) eröffnet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. wird der Haltepunkt Niederlössnitz an der Linie Chemnitz-Adorf unter Erhebung zur Haltestelle und unter der neuen Stationsbezeichnung Lössnitz Haltestelle auch für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet. Die seitherige obere Station Lössnitz erhält vom gleichen Tage ab die nähere Bezeichnung Lössnitz Bahnhof. (Vergl. Bekanntmachung der königl. Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen in Nr. 80 — Inser.-Nr. 2759 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Bahnstrecke Nakel-Konitz gelegene Haltestelle Hohenfelde erhält fortan die Bezeichnung Hohenfelde i/Westpr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Salzburg-Bischofshofen gelegenen Station Puch ist vom 15. Oktober d. J. ab in Puch bei Hallein abgeändert worden.

### Zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw.

ist der Nachtrag I erschienen und an die Vereinsverwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3768 vom 7. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmässigen Lieferfristen usw. (abgesandt am 13. Oktober d. J.).

Nr. 3826 vom 9. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 53 des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 13. Oktober d. J.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 15. Februar 1900 in München stattfinden.)

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güter verkehr.**

Die auf Seite 10 des vom 1. Oktober l. J. gültigen Tarifhefts II F für die Station Merzig (Saar) vorgesehenen Anstosstaxen zum Anstoss an die Frachtsätze für Brebach sind auf folgende Beträge zu berichtigen:

| | | für 100 kg Cts. |
|---|---|---|
| Spez.-Tarif für bestimmte Stückgüter | a) | 43 |
| desgl. desgl. | b) | 43 |
| Allgem. Wagenladungsklasse | A | 36 |
| „ „ | B | 32 |
| Spezialtarif I a | | 27 |
| „ I b | | 24 |
| „ II a | | 27 |
| „ II b | | 19 |
| „ III a | | 19 |
| „ III b | | 11 |
| Ausnahmetarif Nr. 1 (Holz) | | 16 |

Karlsruhe, den 11. Oktober 1899. (2755)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

## 2. Eröffnung von Strecken.

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Am 10. Oktober l. J. wurde die im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende Lokalbahn Zsolna-Rajecz dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die an dieser Lokalbahn gelegenen Stationen Ljetava-Lucska, Rajeczfürdö und Rajecz sind für den Gesammtverkehr, hingegen die Verladestellen Bicsicza und Turó-Porubka für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr, die Haltestelle Rajeczfürdö jedoch blos für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Budapest, am 11. Oktober 1899. (2756)

Am 13. Oktober d. J. wird die Strecke Sellin a/R.-Ost-Göhren a/R. der Rügenschen Kleinbahnen mit den Stationen Baabe, Philippshagen, Göhren dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Züge verkehren nach dem bereits veröffentlichten Fahrplan; die Preise für die Personenbeförderung sind in allen dem Personenverkehr dienenden Räumen zum Aushang gebracht; die Preise für die Güterbeförderung sind aus dem Nachtrag IV zum Tarif der Rügen'schen Kleinbahnen ersichtlich, welcher von allen Dienststellen der Rügenschen Kleinbahnen zu erhalten und ebendaselbst während der Dienststunden einzusehen ist.

Stettin, den 11. Oktober 1899. (2757)
Pommersche Betriebsdirektion Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

**Oldenburgische Staatsbahn.**

Am 1. November d. J. wird die Strecke Lohne-Neuenkirchen mit den Stationen Mühlen (Oldbg.), Steinfeld (Oldbg.), Holdorf (Oldbg.), Nellinghof und Neuenkirchen (Oldbg.) für den gesammten Verkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen, die Abfertigung von Fahrzeugen, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite des Eisenbahnwagens aus erfolgen kann, auf den Stationen Mühlen (Oldbg.), Nellinghof und Steinfeld (Oldbg.) ausgeschlossen.

Die in unserem Binnenverkehr für die neuen Stationen zur Einführung kommenden Tarifsätze sind aus den am 1. November d. J. in Kraft tretenden Nachträgen II zum Personentarif und IV zum Gütertarif zu ersehen.

Näheres ist auf unserem Verkehrsbüreau und demnächst auch auf den Stationen, von welchen alsdann auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 11. Oktober 1899. (2758)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. November d. J. wird die an der Linie Chemnitz-Adorf, zwischen den Stationen Lössnitz und Aue gelegene Verkehrsstelle Niederlössnitz unter der Stationsbezeichnung

Lössnitz, Haltestelle

auch für den allgemeinen Güter- etc. und Viehverkehr eröffnet.

Vom gleichen Tage ab erhält die seitherige obere Station Lössnitz die nähere Bezeichnung

Lössnitz, Bahnhof.

Die Entfernungen für die Frachtberechnung im Verkehre mit Lössnitz, Haltestelle sind in den Nachtrag VIII zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr vom 1. Oktober 1895 aufgenommen worden.

Im übrigen geben alle Güterverkehrsstellen die nöthige Auskunft; durch dieselben können auch Abdrücke des obigen Nachtrages bezogen werden.

Dresden, den 13. Oktober 1899. (2759)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

**Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt.**

Die an der Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz gelegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr dienende Station Deuben wird am 1. November d. J. auch für den Stückgutverkehr (Eilgut, Frachtstückgut) eröffnet werden.

Erfurt, den 10. Oktober 1899. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Verkehrsstörungen.

1. Die Pozsony-Ujvároser Donauuferbahn wurde am 16. September l. J. durch Hochwasser überfluthet und war der Verkehr aus diesem Anlasse bis zum 27. September l. J. unterbrochen.

2. Auf der Linie Uj-Komárom-Dunaszerdahely wurde der Verkehr zwischen den Stationen Ekecs und Nagy-Megyer zufolge Ueberschwemmung am 21. September zwischen Nagy-Megyer und Uj-Komárom am 24. September l. J. unterbrochen; am 26. wurde die Störung zwischen Ekecs und Nagy-Megyer behoben, dagegen ist die Strecke Nagy-Megyer-Uj-Komárom noch für unbestimmte Zeit gesperrt.

3. Der zwischen den Stationen Gombos und Erdöd bestehende Eisenbahntrajektverkehr war infolge Hochwassers vom 26. September bis zum 1. Oktober l. J. unterbrochen.

Budapest, am 9. Oktober 1899. (2761)
Die Direktion der k. ung. Staatsbahnen.

## 5. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab werden für Wagenladungsgüter, welche auf einem Bahnhofe in Marienburg eingehen und nachträglich nach dem anderen Bahnhofe dortselbst behufs Entladung überführt werden, an Ueberführungsgebühren erhoben:

0,03 ℳ für 100 kg vor Ladereechtstellung,
0,04 ℳ für 100 kg nach Laderechtstellung

des Wagens. Mindestens kommen jedoch 3 ℳ bezw. 4 ℳ für den Wagen zur Erhebung.

Durch diese Maassnahme treten gegenüber den bisherigen Gebühren Frachterhöhungen bei Sendungen über 10000 Kilogramm ein.

Bromberg, den 14. Oktober 1899. (2762)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-russischer und deutsch-Warschauer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 3/15. Oktober d. J. alten/neuen Stils ab wird der zehnte Nachtrag zu dem deutsch-russischen Gütertarif, Theil III B und der sechste Nachtrag zu dem deutsch-Warschauer Gütertarif (Anhang zu dem deutsch-russischen Gütertarif) herausgegeben.

Jeder dieser Nachträge enthält eine Frachtermässigung der Ausnahmetarife 22 bezw. B für die Beförderung von Zucker zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern.

Druckstücke der Nachträge können von den Fahrkartenausgabestellen der Tarifstationen unentgeltlich bezogen werden.

Bromberg, den 13. Oktober 1899. (2763)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum 4. Heft des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Main-Neckarbahn) kommt am 1. November d. J. der Nachtrag V zur Einführung, der u. a. eine neue Zusammenstellung der Vorbemerkungen, die Aenderung von Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit den Stationen Darmstadt Hauptbhf., Arheilgen, Bensheim, Darmstadt Südbahnhof (Bessungen), Eberstadt, Pfungstadt und Wixhausen der Main-Neckarbahn, die Aufhebung der im Tarif bisher vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze

für Frankfurt a/M. und neue Entfernungen für die Reichsbahnstationen Goxweiler, Langensulzbach, Lembach und Mattstall enthält.

Im Verkehr zwischen Bensheim (M. N. B.) und einer grossen Anzahl von Stationen der Reichseisenbahnen und der Wilhelm-Luxemburgbahn werden die Entfernungen des Kilometerzeigers vom 15. Dezember 1899 ab nur nach der Frachtberechnung für Wagenladungssendungen zu Grunde gelegt. Stückgutsendungen werden später in diesen Stationsverbindungen direkt nur nach und von Bensheim des Direktionsbezirks Mainz (Heft 5 der Abtheilung B des Gütertarifs für den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verband) abgefertigt.

Strassburg, den 7. Oktober 1899. (2764)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Güterverkehr mit Galizien.**

Mit Wirksamkeit vom 1. November l. J. kommen für die Beförderung von Bettfedern als Stückgut zwischen Podgorze-Plaszow, Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Podgorze-Bonarka und Krakau, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, und verschiedenen bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 12. Oktober 1899. (2765)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Rhein- und Mainumschlagsverkehr zwischen Oesterreich und Belgien-Holland.**

Zum Tarife vom 1. Oktober 1886 ist der Nachtrag X — gültig ab 1. November l. J. — erschienen, welcher enthält:

I. Aufnahme der Station Frankfurt a/M. Hauptbahnhof transit.
II. Ergänzung der Ausnahmetarife.

München, den 14. Oktober 1899. (2766)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.**

Am 1. November d. J. treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Von | nach |
|---|---|
| Stationen | Pirna |
| der k. k. österr. Staatsbahnen | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig |
| Gmünd . . . . . . . | 85 |
| Mattighofen . . . . . | 113 |
| Mauthausen . . . . . | 97 |
| Patzau . . . . . . . | 78 |
| Prachatitz . . . . . . | 99 |
| Schwarzenau . . . . . | 88 |
| Wodnan-Cicenice . . . | 81 |
| Zwettl . . . . . . . | 111 |

Dresden, am 14. Oktober 1899. (2767)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Die in dem Gütertarif Main-Neckarbahn-Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn vom 1. Juli 1899 enthaltene Entfernung und die Frachtsätze für Heidelberg Hptbhf. M. N. B. mit Käferthal (Nebenbahn) werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ohne Ersatz aufgehoben.

Darmstadt, den 11. Oktober 1899. (2768)
Direktion der Main-Neckarbahn.

**Rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlenverkehr.**

Vom 1. November d. J. ab wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 6 für Steinkohlen etc. von Bommern nach Oschersleben von 0,83 ℳ auf 0,82 ℳ für 100 kg ermässigt. (2769)

Magdeburg, den 13. Oktober 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Aue der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen.

Der Frachtberechnung sind die um 26 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Lutterbach zu Grunde zu legen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. Oktober 1899. (2770)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 20. Oktober n. St. 1899 werden die Bestimmungen über die Aufsackung von Kleie in Thorn bei Aufnahme unter Ziffer I (Seite 5) des oben bezeichneten Tarifs dahin ergänzt, dass bei Kleiesendungen von Alexandrowo, welche behufs Aufsackung zunächst auf Thorn abgefertigt und von dort mit neuem Frachtbriefe nach der endgültigen Bestimmungsstation weiter befördert werden, den Empfängern bei Vorlage der beiden Frachtbriefe der Unterschied erstattet wird, welcher sich zwischen der direkten Fracht Alexandrowo-Endstation und der Umkartirungsfracht Alexandrowo-Thorn, Thorn-endgültige Bestimmungsstation ergibt.

Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Bromberg, den 10. Oktober 1899. (2771)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1899 gelangt zum Tarif vom 1. Mai 1896 der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Entfernungen für einige neu aufgenommene Stationen der k. württ. Staatseisenbahnen, sowie einen neuen Ausnahmetarif Nr. 23 für Schiffsbaueisen von Saarbrücker Stationen nach Neckarsulm.

Stuttgart, den 10. Oktober 1899. (2772)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Gr. Badische Staatseisenbahnen.**

Die Fohlenweide in Steinenstadt ist eingegangen. Hingegen ist auf dem sogenannten Erlenboden, Gemarkung Liel, Eisenbahnstation Schliengen, eine neue Fohlenweide eingerichtet und in Betrieb genommen worden. Für die Beförderung von Fohlen nach dieser Weide wird die gleiche Frachtermässigung wie für die übrigen Fohlenweiden gewährt.

Karlsruhe, den 12. Oktober 1899. (2773)
Gr. Generaldirektion.

**Oldenburgische Staatsbahn. Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Güterverkehr.**

Am 1. November d. J. werden die Stationen Holdorf (Oldbg.), Mühlen (Oldbg.), Nellinghof, Neuenkirchen (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.) der oldenburgischen Staatsbahn in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Näheres bezüglich der Frachtsätze ist auf den Verkehrsbüreaus der betheiligten Verwaltungen und demnächst auch auf den Stationen zu erfahren.

Oldenburg, den 11. Oktober 1899. (2774)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. kommt zu dem Heft 19 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn der 1. Nachtrag zur Einführung. Die Abgabe erfolgt kostenfrei.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze des Spezialtarifs III für Altenbecken, Geseke, Lippstadt, Sangerhausen, Soest, Walkenried und Warstein, durch welche die für diese Stationen in den Heften 8 vom 1. Oktober 1898 und 17 vom 1. August 1896 enthaltenen Frachtsätze aufgehoben und ersetzt werden. Soweit für Sangerhausen Frachterhöhungen eintreten, sind dieselben erst vom 1. Dezember d. J. an gültig.

Strassburg, den 9. Oktober 1899. (2775)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband Theil II. Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1899.**

Mit Gültigkeit ab 1. November d. J. wird die Station Thiengen der grossh. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 64 für Schilf einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden durch Anstoss von 0,40 ℳ für 100 kg an die für Ulm, Station der k. württembergischen Staatseisenbahnen, bestehenden Sätze.

München, den 12. Oktober 1899. (2776)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Hinausgabe des Nachtrages II zu Tarif Theil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Im Nachhange zu der Kundmachung sub fortlaufender Nummer 783 im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ Nr. 104 vom 7. September 1899 über die Hinausgabe des vom 1. Oktober 1899 gültigen Nachtrages III zum Tarif Theil I, Abtheilung A der österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegowinischen Eisenbahnen wird bekanntgegeben, dass die Aenderungen und Ergänzungen dieses Nachtrages III auch als Nachtrag II zum Tarif Theil I und II Abtheilung A für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen, ebenfalls gültig vom 1. Oktober 1899, zur Ausgabe gelangten und um 20 Heller pro Exemplar bei den Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich sind.

Wien, am 13. Oktober 1899. (2776a)

**Maassnahmen für den Güterverkehr aus Anlass der Verkehrsunterbrechungen auf den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen.**

Nachdem der Verkehr auf der Strecke St. Valentin-Kleinmünchen wieder aufgenommen und nur auf den Strecken Weissenbach-St. Gallen-Gross-Reifling, Simbach-Oberuberg-Altheim und Bischofshofen-Hüttau unterbrochen ist, treten unter Aufhebung der in den Nummern 111, 112, 114 und 117 des „Verordnungsblattes für Eisenbahn und Schifffahrt" vom 26. und 28. September, 3. und 10. Oktober d. J., Seite 2030/31, 2047, 2076, 2129 verlautbarten einschlägigen Bestimmungen — vom 14. Oktober d. J. ab bis zur Behebung der Verkehrsstörung auf den betreffenden Linien, folgende Bestimmungen in Kraft.

Die über die unterbrochenen Linien gültigen Tarife werden aufrecht erhalten, sofern entweder eine fahrbare transportsberechtigte Route vorhanden oder eine Hilfsroute in der beigefügten Tabelle angegeben ist. Im letzteren Falle ist für die Berechnung der Lieferfrist der Beförderungsweg maassgebend.

Insoweit eine fahrbare transportsberechtigte Route nicht vorhanden oder eine Hilfsroute in der beigefügten Tabelle nicht angegeben ist, wird eine Sendung, die über eine der unterbrochenen Linien zu befördern wäre, nur dann zum Transporte angenommen, wenn der Absender den an Stelle der unterbrochenen Route zu benutzenden Weg im Frachtbriefe vorgeschrieben hat. In diesem Falle wird die Fracht nach den für den Beförderungsweg gültigen Tarifen berechnet.

Ueber die transportberechtigten Routen geben die Versand- und Bestimmungsstationen Auskunft.

Wien, am 12. Oktober 1899. (2777)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

Hilfsroutentabelle.

| Post Nr. | Im Verkehre zwischen | tritt an Stelle der unterbrochenen Route | die Hilfsroute |
|---|---|---|---|
| 1. | Wien loco und transit sowie westlich von Wien gelegenen Stationen einerseits und Bayern und darüber hinaus andererseits | Wels-Simbach | Wels-Salzburg oder Wels-Passau |
| 2. | Leobersdorf transit und Ebenfurt transit einerseits und Bayern und darüber hinaus andererseits | St. Pölten-Simbach | St. Pölten-Salzburg oder St. Pölten-Passau |
| 3. | Leoben transit und zwar: | | |
| | a) den nördlich von Peggau gelegenen Stationen einerseits und | | |
| | α) Salzburg sowie Bayern und darüber hinaus andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen | Leoben-Aussee-Attnang-Puchheim |
| | β) Innsbruck und darüber hinaus in westlicher Richtung gelegenen Stationen andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen | Leoben-Villach-Franzensfeste |
| | γ) nördlich von Innsbruck und östlich von Wörgl gelegenen Stationen andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen | Leoben-Aussee-Attnang Puchheim |
| | δ) Böhmen und darüber hinaus andererseits | Leoben-Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Leoben-Leobersdorf-St. Pölten-Sigmundsherberg oder Tulln |
| | b) Peggau und den südlich hiervon gelegenen Stationen einschliesslich Graz transit einerseits und | | |
| | α) Salzburg sowie Bayern und darüber hinaus andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen | Leoben-Aussee-Attnang-Puchheim |
| | β) Innsbruck und darüber hinaus in westlicher Richtung gelegenen Stationen andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen-Wörgl | Marburg-Franzensfeste |
| | γ) nördlich von Innsbruck und östlich von Wörgl gelegenen Stationen andererseits | Leoben-Hüttau-Bischofshofen | Leoben-Aussee-Attnang-Puchheim-Salzburg |
| | δ) Böhmen und darüber hinaus andererseits | Leoben-Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Leobersdorf-St. Pölten-Sigmundsherberg oder Tulln |
| 4. | Stationen der Strecke Leoben-St. Michael-Friesach einerseits und | | |
| | a) Stationen der Strecke Salzburg-Werfen sowie Bayern und darüber hinaus andererseits | Hüttau-Bischofshofen | Aussee-Attnang-Puchheim |
| | b) Innsbruck und darüber hinaus in westlicher Richtung gelegenen Stationen andererseits | Hüttau-Bischofshofen | Villach-Franzensfeste |
| | c) nördlich von Innsbruck und östlich von Wörgl gelegenen Stationen andererseits | Hüttau-Bischofshofen | Aussee-Attnang-Puchheim |
| | d) Böhmen und darüber hinaus andererseits | Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Aussee-Attnang-Puchheim-Linz |
| 5. | Stationen der Strecken Mautern-Steinach-Irdning und Selzthal-Hieflau-Eisenerz einerseits und | | |
| | a) Salzburg sowie Bayern und darüber hinaus andererseits | Hüttau-Bischofshofen | Aussee-Attnang-Puchheim |
| | b) Tirol (mit Ausnahme der östlich von Wörgl gelegenen Stationen), Vorarlberg und darüber hinaus andererseits | Hüttau-Bischofshofen | Aussee-Attnang-Puchheim-Salzburg-Bischofshofen |
| | c) Böhmen und darüber hinaus andererseits | Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Aussee-Attnang-Puchheim-Linz |
| 6. | Hirt und den südlich hiervon gelegenen Stationen einschliesslich Klagenfurt, Villach, Laibach loco und des in diesen Stationen übergehenden Verkehrs einerseits und | | |
| | a) Salzburg und darüber hinaus, Bayern und darüber hinaus andererseits | St. Michael-Hüttau | St. Michael-Aussee-Attnang-Puchheim |
| | b) Böhmen und darüber hinaus andererseits | Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Aussee-Attnang-Puchheim-Linz |
| 7. | Triest einerseits und | | |
| | a) Stationen der Strecke Linz-Wels ausschliesslich | Tarvis-Selzthal-Hieflau-St. Valentin | Tarvis-Aussee-Attnang-Puchheim-Linz |
| | b) Stationen der Strecke Salzburg-Werfen andererseits | Tarvis-Selzthal-Hüttau-Bischofshofen | Tarvis-Aussee-Attnang-Puchheim |
| | c) Stationen der Strecke Bischofshofen-Söll-Leukenthal andererseits | Tarvis-Selzthal-Hüttau-Bischofshofen | Tarvis-Villach-Franzensfeste |

**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.** (Einführung eines neuen Tarifes, Theil II.)

Mit 1. November d. J. für Tariferschwerungen oder Frachterhöhungen mit 1. Dezember d. J. tritt ein neuer Tarif, Theil II für den Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich in Kraft.

Hierdurch wird der Elbeumschlagstarif vom 1. September 1897 sammt den Nachträgen I und II ausser Kraft gesetzt.

Der neue Tarif enthält unter anderem zum Theil geänderte Frachtsätze in den Klassengut- und Ausnahmetarifen.

Exemplare desselben sind bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 2,50 ℳ = 3 Kr. per Stück erhältlich.

Wien, am 12. Oktober 1899. (2778)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

## 6. Verdingungen.

**Verdingung**

der Lieferung von rd. 200 lfd. m gusseisernen Muffenröhren 200 mm i. Lichten weit einschliesslich der Formstücke und Schieber für die Wasserleitung auf Bahnhof Oberlahnstein am 4. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Zimmer Nr. 14 der unterzeichneten Betriebsinspektion (Rheinbahnhof). Die Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen oder gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. Lieferfrist 1. Februar 1900.

Wiesbaden, den 12. Oktober 1899. (2779)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

Die Arbeiten und Lieferungen zur schlüsselfertigen Herstellung eines Sechsfamilienhauses nebst Nebengebäude in Ohra sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen können werktäglich während der Dienststunden im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion eingesehen, erstere auch gegen vorherige gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ von derselben bezogen werden.

Die mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstellung von Hochbauten in Ohra" versehenen Angebote sind bis zum 25. Oktober d. J., Vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Inspektion einzureichen, wo sie in Gegenwart der erschienenen Bieter geöffnet werden.

Danzig, den 11. Oktober 1899. (J2780)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Die Ausführung der:
Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Staaker-, Schmiede-, Eisen-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicher-Arbeiten
zur Herstellung eines Beamtenwohnhauses in Friedrichshagen soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Montag, den 30. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Herstellung des Beamtenwohnhauses in Friedrichshagen" versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnung gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von daher bezogen werden.

Bauabtheilung 1, (2781)
Berlin, Fruchtstrasse 14/15.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe XIII. Naturgewachsene und bearbeitete Hammerstiele (letztere aus Hickoryholz), Feilenhefte und Griffe aus Papiermasse; Gruppe XIV. Waterprooffirniss; Gruppe XVI. Waschschwämme, Bimstein, Wachs, Kolophonium, Schellack, blausaures Kali, Borax, Leim, Salmiak, Salzsäure, Salmiakgeist und Schwefelsäure; Gruppe XIX. Linkrusta und Tuchleisten; Gruppe XX. Gummischläuche zum Anfeuchten der Kohlen; Gruppe XXI. Klares, rothes, grünes und mattgeschliffenes Glas sowie Glasglocken; Gruppe XXII. Sohl-, Rindverdeck-, Kalb-, Schaf-, Weissgar- und Maschinenriemenleder. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen am 8. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, für die Gruppen XIII, XIV, XVI, XIX, und am 23. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, für die Gruppen XX, XXI, XXII versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorgenannten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist für die ersten 4 Gruppen bis 7., für die 3 letzten Gruppen bis 23. Dezember d. J.

Breslau, den 9. Oktober 1899. (2782)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Lieferung von Telegraphenstangen.**

Die Lieferung der im November/Dezember 1899 erforderlichen 530 Stück à 7 m und 120 Stück à 8 m langen, ungetränkten Telegraphenstangen soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im Büreau der königlichen Eisenbahnbetriebsinspektion I, Bahnhofsstrasse Nr. 57 hierselbst zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
28. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr,
im Geschäftslokale, Wilhelmstrasse Nr. 8 f stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 2. November 1899.

Magdeburg, den 11. Oktober 1899. (2783)
Königliche Eisenbahntelegrapheninspektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von rohem und gereinigtem Rüböl und Rindstalg (Gruppe A IV), Petroleum (Gruppe A III), Schmierseife, kalzinirte Soda und Stärkegummi (Gruppe A V) und Glühkörpern (besondere Gruppe) für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, Sonnabend, den 28. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsnachweisungen liegen im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen Einsendung von 0,50 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem Eröffnungstermin.

Kattowitz, den 11. Oktober 1899. (2784)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung**

der Lieferung und Aufstellung einer Centesimal-Brückenwaage ohne Gleisunterbrechung für den Bahnhof Ibbenbüren.

Eröffnung der Angebote am 28. Oktober 1899, Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 14. November 1899, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster i/W., im Oktober 1899. (2785)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 7. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.**

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten und zu Eisenbahnzwecken unbrauchbaren Altmaterialien, nämlich: Schienen, Kleineisenzeug, eiserne Querschwellen etc. sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 4. November d. J., Vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist bis 20. November 1899.

Verkaufsbedingungen nebst zugehöriger Nachweisung werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Centralbüreau Zimmer 416 hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 9. Oktober 1899. (2786)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Der Vorrath abgängiger Eisenbahnpapiere, Fahrkarten, Telegraphenstreifen etc., im ganzen etwa 29 660 kg, soll Freitag, den 27. Oktober l. J., Vormittags 11 Uhr, öffentlich vergeben werden. Der Hauptmagazinsverwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zu dem bezeichneten Termin Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichniss der benannten Materialien gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden. Die Gebote müssen bis zu oben genanntem Termin bei dem Hauptmagazinsverwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verkauf abgängiger Eisenbahnpapiere betr."

eingereicht werden.

Darmstadt, den 12. Okt. 1899. (2787)
Der Oberbetriebsinspektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 81. 21. Oktober 1899. XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



## Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Von **Ernst Heubach**, kgl. Betriebsingenieur in **Würzburg**.

Eine der Fragen, welche den kürzlich in Budapest abgehaltenen IV. Verbandstag des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt beschäftigten, war die folgende.

Unter welchen Verhältnissen ist die Schifffahrt, unter welchen die Eisenbahn wirthschaftlich vortheilhafter — unter Berücksichtigung der Selbstkosten — und welche Richtung müsste man neuen Eisenbahnen, insbesondere Lokalbahnen zweiten und dritten Ranges, geben, um mit deren Hilfe möglichst ausgebreitete Gebiete in den Kreis der Schifffahrt einzubeziehen? Welcher Nutzen wäre hiervon für die beiden Verkehrsmittel selbst und für das volkswirthschaftliche Leben überhaupt zu erwarten?

Es soll hier zunächst versucht werden, diese Frage ganz objektiv, d. h. weder vom Eisenbahn-, noch vom Wasserstrassenstandpunkte aus zu beantworten.

Will man sich die Sache leicht machen, so kann man sagen: „Weder Schifffahrt allein, noch Bahnen allein sind in der Lage, die Verkehrsbedürfnisse eines Landes in umfassendster Weise zu befriedigen; das Beste ist vielmehr die richtige Vereinigung der beiden Verkehrsmittel.“ Sehr schwer aber wird die Antwort, wenn man etwas tiefer geht und sich bemüht festzustellen, was denn eigentlich unter richtiger Vereinigung von Bahn und Wasserstrassen, unter der vortheilhaftesten Kombination beider Verkehrsmittel zu verstehen ist.

Bei der Untersuchung dieser Frage scheint es nun zunächst von Werth festzustellen, dass der vielgenannte Wettkampf zwischen Bahnen und Wasserstrassen eigentlich viel mehr in der Theorie als in der Praxis besteht; jedenfalls wäre es unrichtig, sich jenen Wettkampf so zu denken, dass sich zwei Parteien, auf der einen Seite die Bahnen, auf der anderen die Schifffahrtswege, schroff gegenüber stehen. Das Verhältniss gestaltet sich wesentlich anders, wenn man zusammengesetzte Verkehrsbeziehungen näher besieht, wie sie etwa in der Versorgung der Schweiz mit Getreide entweder über Marseille und die französischen Bahnen oder über Rotterdam-Mannheim und die deutschen Bahnen sich darstellen, wie sie ferner in der Versorgung Süddeutschlands mit Petroleum entweder über Mannheim und süddeutsche Bahnen oder mit direktem Bahnbezuge ab Bremen, wie sie weiter in den Umschlagstarifen der böhmischen Elbhäfen gegenüber den Tarifen der Seehäfen und der oberrheinischen Häfen und in vielen anderen Fällen sich zeigen.

Derartige Verkehrsbeziehungen lassen ersehen, dass der Wettbewerb zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen in reiner Form sehr selten zu finden ist, dass dagegen viel häufiger ein solcher zwischen verschiedenen Eisenbahnen, zwischen Bahnen einerseits und einer Verbindung von Wasserstrassen und Bahnen andererseits, auch zwischen verschiedenen Schifffahrtswegen sich findet. Man könnte daher mit mehr Berechtigung von einem Kampfe „aller gegen alle“ sprechen, als von dem oft zu stark betonten Wettstreit nur zwischen Schifffahrt und Eisenbahn.

Jener Kampf muss mehr und mehr in den Vordergrund treten, je dichter die Maschen unserer Verkehrsnetze die Länder überziehen. Ebenso selbstverständlich ist es, dass der Schlachtruf „hie Wasserstrassen, hie Eisenbahnen“ an Bedeutung verliert, je mehr jener allgemeinere Wettstreit sich ausdehnt. Als logische Folge dieser Sätze würde sich sodann die weitere, bei äusserlicher Betrachtung allerdings paradox klingende Aufstellung ergeben, dass mit dem weiteren Ausbau unserer Verkehrsmittel und mit zunehmendem Verkehr die Beziehungen zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen an Span-

nung verlieren und dass beide sich mehr und mehr als Mitarbeiter an einer gemeinsamen grossen Aufgabe schätzen lernen.

Und doch ist diese Folgerung nicht paradox. Schon die Mittellandkanalvorlage, bei der die preussische Bahnverwaltung im dichtesten Bahnnetze ihres Gebietes auch noch einen Kanal wünscht, beweist die Richtigkeit jener Folgerung.

Diese Richtigkeit lässt sich auch noch an einigen Zahlen nachweisen, welche theilweise einer Studie über die Verkehrsentwickelung im Elbe- und Odergebiete, theilweise der Sympher'schen Schrift über die wirthschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals entnommen sind.*)

| | Eisenbahnverkehr | | | Wasserstrassen-verkehr | |
|---|---|---|---|---|---|
| | nach Millionen Gütertonnen | | | | |
| | im Elbe-Oder-gebiete | in Preussen | in Deutschland | im Elbe-Oder-gebiete | in Deutschland |
| 1875 | — | — | 83,5 | — | 11,0 |
| 1885 | 28,1 (10) | 86,4 (30,7) | 109,9 (39,2) | 6,8 (2,43) | 14,5 (5,17) |
| 1886 | 29.2 (10) | 91,9 (31.5) | 115,8 (39,7) | 7,1 (2.43) | — |
| 1887 | 30,3 (10) | 99,0 (32,8) | 124,0 (41,1) | 7,7 (2.54) | — |
| 1888 | 36,6 (10) | 108,4 (29.7) | 137,8 (37,7) | 8,6 (2 35) | — |
| 1889 | 37,3 (10) | 116,9 (31,4) | 149,9 (40,2) | 9,0 (2,41) | — |
| 1890 | 39.1 (10) | 118.9 (30,5) | 151,5 (38,9) | 10.0 (2,56) | — |
| 1891 | 42,8 (10) | 123,7 (28.9) | 158,8 (37,1) | 10 2 (2,38) | — |
| 1892 | 39,8 (10) | 124,9 (31,4) | 159,9 (40,2) | 9,6 (2,41) | — |
| 1893 | 41,8 (10) | 129,8 (31.0) | 166,8 (39,9) | 9,6 (2,30) | — |
| 1894 | 43,5 (10) | 136,1 (31,3) | 174,7 (40,2) | 11,5 (2,64) | — |
| 1895 | 48,3 (10) | 146,7 (30,4) | 187,4 (38,9) | 10,9 (2,26) | 25,8 (5,35) |

Anmerkung. Die eingeklammerten Zahlen stellen das Verhältniss dar, wenn der Bahnverkehr im Elbe-Odergebiete jeweils = 10 gesetzt wird.

Die Zahlenreihen lassen zunächst erkennen, dass im grossen und ganzen der Fortschritt bei beiden Verkehrsmitteln fast gleich war und dass von einer gegenseitigen Schädigung nicht gesprochen werden kann. Eher lässt sich aus den vorstehenden Zahlen der Schluss ziehen, dass der wirthschaftliche Aufschwung Deutschlands in den beiden letzten Jahrzehnten ein hoch erfreulicher war und dass das Verdienst, diesen Aufschwung nicht nur befördert, sondern grossentheils erst ermöglicht zu haben, beiden Verkehrsmitteln, Wasserstrassen und Eisenbahnen, in gleichem Maasse zukommt.

Die Tabelle gestattet jedoch noch eine andere beachtenswerthe Folgerung. Bekanntlich gibt es in Deutschland kein zweites Gebiet mit einem so eng verzweigten Wasserstrassennetz wie die Bezirke von Elbe und Oder mit ihren Verbindungskanälen. Der Wasserverkehr dieses Gebietes ist überdies ausserordentlich lebhaft. Die Dichtigkeit des Wasserverkehres, etwa auf die Flächeneinheit bezogen, ist daher im Elbe-Odergebiete weitaus grösser als in Preussen, und hier wiederum grösser als in Deutschland. Da nun, wie die vorstehenden Zahlen nachweisen, die Entwickelung des Bahnverkehres im Elbe-Odergebiete, in Preussen und in ganz Deutschland eine vollkommen gleichmässige war, so darf hieraus gefolgert werden, dass dem Bahnverkehre im ganzen durch die Schifffahrt ein Schaden nicht erwachsen ist; denn wäre dies der Fall gewesen, so müsste nothwendigerweise die Entwickelung der Bahnen im Bereiche des dichtesten und verkehrsreichsten Wasserstrassennetzes relativ zurückgeblieben sein, was aber durchaus nicht der Fall ist. Einzelne zu Schifffahrtswegen parallel laufende Bahnen haben zwar zweifellos durch die Wasserstrassen einen Entgang erfahren, da aber ebenso gewiss die zu ihnen senkrecht verlaufenden durch den Anschluss an die Schifffahrt gefördert werden, so hat der Wasserverkehr offenbar das, was er auf der einen Seite genommen hat, der Bahn auf der anderen Seite wieder gegeben.

Warum besteht nun trotzdem eine so grosse Meinungsverschiedenheit über das gegenseitige Verhältniss der beiden Transportmittel? Der Grund dürfte einmal darin liegen, dass die vorher gegebenen Zahlen ausgeführten, bestehenden Wasserstrassen entnommen sind, während jene Meinungsverschiedenheit dann besonders stark hervortritt, wenn es sich um zukünftige erst projektirte Verkehrswege oder um die Wirkungen bevorstehender verkehrspolitischer Maassregeln handelt. In solchen Fällen steht sich im Stadium der Vorbesprechung Ansicht und Gegenansicht ohne die Möglichkeit überzeugender Beweise schroff gegenüber. Die Praxis dagegen findet, wie sonst, so auch hier Wege, zwischen den scharfen Gegensätzen der Theorie zu vermitteln.

Man denke nur an den erweiterten Rohstofftarif, der seit 1. April 1897 für den Verkehr von Nordwestdeutschland nach Süddeutschland eingeführt ist. Man sagte von diesem Tarif voraus, er werde den Kohlenumschlag der oberrheinischen Häfen schwer schädigen. Dies trifft nun allerdings für Gustavsburg zu, aber nicht für Mannheim und Ludwigshafen. Denn die badischen und pfälzischen Bahnen erstellten als Gegenmittel gegen den Rohstofftarif und zum Schutze der Oberrheinschifffahrt seit 1. Januar 1898 für den Kohlenumschlag in den oberrheinischen Häfen einen Ausnahmetarif, welcher die für die Rheinschifffahrt schädlichen Wirkungen des Rohstofftarifes grossentheils aufhebt. Hier liegt also ebenso sehr ein Wettbewerb zwischen preussischen und badischen Bahnen, als zwischen Bahn und Rheinschifffahrt vor und der Wettstreit zwischen Bahn und Bahn wirkt dahin, dass die Spannung zwischen Bahn und Wasserstrasse nachlässt.

Der zweite Grund für die erwähnte Meinungsverschiedenheit dürfte darin liegen, dass sich das Verhältniss beider Verkehrsmittel sehr verschieden darstellt, je nachdem man einzelne Verkehrswege oder grosse Verkehrsnetze ins Auge fasst.

Das Verhältniss einer einzelnen Bahnlinie zu einer einzelnen Wasserstrasse stellt sich theoretisch und häufig auch praktisch als Kampfzustand dar. Betrachtet man jedoch die beiden Transportmittel im Rahmen und als Glieder eines grossen Verkehrsnetzes, so zeigt sich, dass durch den vermittelnden Einfluss dritter Verkehrswege jener scharfe Gegensatz zwischen einzelnen Eisenbahnen und Wasserwegen ganz oder grossentheils verschwindet. Eine gute Verkehrspolitik verwandelt den Kampfzustand nicht selten in ein Bündniss.

Die besondere Frage: „Wann sind Wasserstrassen, wann Eisenbahnen wirthschaftlich vortheilhafter? lässt sich am leichtesten in negativer Form beantworten durch einige Andeutungen darüber, wann Wasserstrassen nicht mehr vortheilhaft sind.

Dieses ist z. B. der Fall, wenn künstliche Wasserstrassen unverhältnissmässig theuer werden. So hätte man für den Rhein-Elbekanal gern die 1894 vorgeschlagene Südemscher Linie auch bei der neuesten Vorlage wieder gewählt, musste aber davon abstehen, weil infolge der rasch fortgeschrittenen Bebauung die Kosten zu hoch geworden wären.

Ein anderer Fall, in dem die Wasserstrasse nicht mehr wirthschaftlich vortheilhaft ist, kann dort eintreten, wo der Schifffahrtsweg sehr viel länger wird als der Bahnweg. Man kann im allgemeinen annehmen, dass die Binnenwasserwege durchschnittlich um 25 % länger sind als die Bahnwege, dass also bei der Beurtheilung der beiderseitigen Fracht**einheits**kosten das Verhältniss erst dann sich richtig darstellt, wenn man der Einheitswasserfracht 25 % zuschlägt. Dies mindert natürlich die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstrasse und diese dürfte für den durchgehenden Verkehr ganz aufhören, wenn der Weg der Binnenschifffahrt um etwa 50 % länger ist.*)

*) Sympher, Die wirthschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals. Berlin 1899. Siemenroth & Troschel.
Heubach, Die Verkehrsentwickelung auf den Wasserstrassen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes. Berlin 1898. Siemenroth & Troschel.

*) Seeschifffahrt und Binnenschifffahrt kann nicht verglichen werden. Die Frachten der letzteren unterschreiten 0,5 ₰ für das Tonnenkilometer nicht leicht. Die Seefrachten gehen häufig bis auf 0,1 ₰, sogar auf 0,09 ₰ für das Tonnenkilometer (z. B. Ostindien-Rotterdam) herab.

Ein dritter Fall kann bei ungünstigen Gefällsverhältnissen gegeben sein. Die Bahnfrachten sind — abgesehen von ganz ungewöhnlichen Verhältnissen — unabhängig von Steigung oder Gefäll der Bahn. Die Wasserfrachten dagegen sind zu Berg naturgemäss höher als zu Thal; auch bei künstlichen Wasserstrassen wirken viele Schleusen usw. transportvertheuernd. Ein sehr langer Wassertransport zu Berg oder ein Kanal mit vielen Schleusen wird daher gegenüber der Bahn weniger wettbewerbsfähig sein, während die Schifffahrt zu Thal dies um so eher ist, je weiter sie transportirt.

Auch technische Schwierigkeiten können dazu führen, eine Wasserstrasse als unwirthschaftlich erscheinen zu lassen.

In engstem Zusammenhang mit den Beziehungen zwischen Wasserstrassen und Eisenbahnen steht die Frage der Selbstkosten dieser Verkehrsmittel oder, was fast das Gleiche besagt, die Frage der Abgabenerhebung auf Wasserstrassen. Man kann der Erhebung von Schifffahrtsabgaben nicht zustimmen, ohne grundsätzlich zuzugeben, dass der Betrag, welcher für Schiffsmiethe, Schlepplohn, Hafengebühren, Versicherung bezahlt wird, noch nicht die vollen Kosten der Wasserfracht darstellt, sondern dass diese noch um einen gewissen Betrag — eben die Abgabe — höher sein müssen, und dass dieser letztere Kostenantheil von den besonderen Interessenten der Schifffahrt, nicht von der Allgemeinheit zu tragen ist. Dieser Zuschlag zu den Schifffahrtskosten ist von der grössten Bedeutung für die Frage: Um wie viel ist das eine Verkehrsmittel — staatswirthschaftlich gedacht — billiger als das andere?

Es sei zunächst gestattet, einige Zahlenangaben über Selbstkosten von Transportmitteln zu machen.

Die Angaben über die Selbstkosten der Eisenbahn bei der Beförderung von Rohgütern schwanken zwischen 0,8 und 1,5 ₰/tkm. Vermuthlich kommen beide Werthe vor; der unteren Grenze dürften sich die Selbstkosten bei sehr starkem, der oberen bei schwachem Verkehre nähern, für mittlere Verhältnisse darf man 1,2 ₰ als zutreffend annehmen.

Von diesem Betrage stellen etwa 70 % die festen, etwa 30 % die veränderlichen Selbstkosten dar. Etwa 40 % sind zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nöthig, die anderen 60 % = 0,72 ₰ enthalten die reinen Betriebskosten.

Ueber die Unterabtheilungen der Betriebskosten gibt die Encyklopädie des Eisenbahnwesens von Röll folgende Mittheilungen:

| Von den Betriebskosten entfielen im Jahre 1887 auf | bei den deutschen Vereinsbahnen | bei den österreichisch-ungarischen Vereinsbahnen | bei den sämmtlichen Bahnen des Vereins deutscher Eisenb.-Verwaltungen |
|---|---|---|---|
| allgemeine Verwaltung | 10,2 % | 9,2 % | 9,8 % |
| Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung . . . . | 24,7 „ | 27,8 „ | 25,8 „ |
| Verkehrsdienst . . . . | 39,0 „ | 35,7 „ | 37,8 „ |
| Zugförderungs- u. Werkstättendienst . . . . | 26,1 „ | 27,3 „ | 26,6 „ |

Hiernach theilen sich die gesammten Selbstkosten des Bahntransportes für Rohgüter im Durchschnittsbetrage von 1,2 ₰/tkm etwa folgendermaassen:

A. { 0,48 ₰ für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals,
0,072 „ „ allgemeine Verwaltung,
0,185 „ „ Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung,

B. { 0,272 „ „ Verkehrsdienst,
0,191 „ „ Zugförderungs- und Werkstättendienst

1,200 ₰.

Will man nun die Eisenbahn mit der Schifffahrt vergleichen, so zeigt sich zunächst, dass die drei ersten Abtheilungen: Verzinsung, Tilgung, allgemeine Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung genau das darstellen, was bei der Schifffahrt durch die Abgabe gedeckt werden soll. Von den beiden letzten Abtheilungen entspricht der Aufwand für Verkehrsdienst sehr nahe den Kosten der Schiffsmiethe, während Zugförderungs- und Werkstättendienst etwas mehr enthält als die Schleppkosten bei der Schifffahrt, weil bei der Bahn hier auch die Unterhaltung der Transportgefässe inbegriffen ist. Die zwei letzten Abtheilungen entsprechen also sehr nahe jenem Aufwande, der bei der Schifffahrt die reinen Betriebskosten darstellt.

Betrachten wir nun die Selbstkosten der Schifffahrt. Sympher gibt in seinem schon genannten Werke über den Rhein-Elbekanal als reine Betriebskosten der Binnenschifffahrt für Bedienung, Unterhaltung, Verzinsung, Versicherung und Amortisation der Schiffe, ferner für Schleppen der Schiffe an:

| | | | |
|---|---|---|---|
| für den Mittellandkanal | durchschnittlich | . | 0,50 ₰/tkm |
| „ „ Rhein: | jetzt | „ . | 0,69 „ |
| „ „ „ | später | „ . | 0,60 „ |
| „ die Elbe: | jetzt | „ . | 0,84 „ |
| „ „ „ | später | „ . | 0,72 „ |

Die Nebenkosten — Hafengebühren, Versicherung der Ladung — stellen sich nach den Annahmen des vorgenannten Werkes auf etwa 0,1 ₰/tkm.

Die Kanalabgaben schlägt Sympher mit 1,0 ₰/tkm für den Dortmund-Rheinkanal, mit 0,5 ₰/tkm für den Mittellandkanal vor.

Stellen wir nun die Selbstkosten des Eisenbahn- und Wassertransportes nebeneinander, so erhalten wir folgendes Bild:

| | Selbstkosten für a) Verzinsung, Tilgung, Verwaltung, Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung der Bahn b) Abgaben auf Wasserstrassen | Selbstkosten für a) Zugförderungs- und Werkstättendienst der Bahn b) den reinen Betrieb der Schifffahrt |
|---|---|---|
| Eisenbahn . . | a) 0,737 ₰/tkm | a) 0,463 ₰/tkm |
| künstl. Wasserstrassen . . | b) { 0,3 ₰/tkm kanalisirter Main, 0,5 ₰/tkm Mittellandkanal, 1,0 ₰/tkm Dortmund-Rheinkanal | b) { 0,5 ₰/tkm Mittellandkanal, 0,69 ₰/tkm Rhein, 0,90 „ Elbe |

Aus der Zusammenstellung wird man vielleicht mit Erstaunen entnehmen, dass die Selbstkosten des Bahntransportes im allgemeinen nicht höher sind als bei der Schifffahrt. Es wäre jedoch irrig, hieraus einen ungünstigen Schluss auf den Werth der Binnenschifffahrt zu ziehen.

Die Wasserstrassen haben trotzdem eine grosse Bedeutung. Einmal ist bei den Bahnen ein erheblicher Betrag über die Selbstkosten hinaus zu erlegen, der das Reinerträgniss der Bahnen bewirkt und der bei der Schifffahrt entfällt. Dann ist zu beachten, dass die vorstehende Zusammenstellung sich auf die wenig veränderlichen Kosten der Bahn und auf wahrscheinliche Mittelwerthe der Schiffsfrachten stützt. Die Wasserfrachten unterschreiten jedoch diese Mittelwerthe oft ganz bedeutend. Kann nun der Handel derartige günstige Frachtenkonjunkturen für grosse Transporte ausnutzen, so arbeitet er mit viel grösserem Gewinn als bei dem Bahntransport. Ein klarer Beweis hierfür liegt in der Thatsache, dass der Kohlenhandel der oberrheinischen Häfen sich gegen die Saarkohle, die nur mit der Bahn bezogen werden kann, geradezu ablehnend verhält und sich ausschliesslich auf die Ruhrkohle verlegt. Durch die Möglichkeit vortheilhafter Wasserfrachten ist hier die Gewinnchance viel grösser und dieser Beweggrund tritt z. B. in den Jahresberichten der Handelskammer Mannheim klar zu Tage.

Man hat eine Reihe theoretischer Gründe geltend gemacht gegen die Erhebung von Wasserstrassenabgaben.*) Allein

*) Verbandsschriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschifffahrt Nr. XI. Dr. W. Lotz, Kritik der neuesten Argumente für Abgaben auf den natürlichen Wasserstrassen.

„hart im Raume stossen sich die Sachen“; es wäre Selbsttäuschung, wenn man annehmen wollte, dass es bei den zahl- und einflussreichen Gegnern der Wasserstrassenbestrebungen jemals gelingen könnte, die Frage der Schifffahrtsabgaben einseitig im Sinne der Abgabenfreiheit gelöst zu sehen. Wo sich zwei starke Parteien gegenüberstehen, wird eine Streitfrage nur durch ein Kompromiss zu lösen sein; das Kompromiss in unserer Frage wird wohl stets das sein, dass weder eine übertrieben hohe Abgabe erhoben, noch völlige Abgabenfreiheit zugestanden wird.

Es dürfte jedenfalls ein schwerer Fehler sein, wenn die Wasserstrassenfreunde den Standpunkt vollkommener Abgabenfreiheit zu stark betonen, oder mit anderen Worten wenn sie in dem gleichen Augenblick, in dem sie die Herstellung grosser Wasserstrassen beantragen, die Verwendung sehr bedeutender öffentlicher Mittel für diese à fonds perdu fordern würden. Schwerlich wird sich eine Regierung finden, welche eine grosse Kanalvorlage unter Verzichtleistung auf Abgaben zu vertreten geneigt wäre; das Verlangen abgabenfreier künstlicher Wasserstrassen wird auf entschiedene und zahlreiche Gegnerschaft stossen, an Aussicht also gerade nicht gewinnen.

Praktisch darf daher die Abgabenfrage auf künstlichen Wasserstrassen als gelöst betrachtet werden. Wir werden entweder Kanäle mit Abgaben bauen, oder wir werden keine Kanäle bauen.

Anders liegt die Sache bei den natürlichen Wasserstrassen. Hier weisen die Gegner der Schifffahrt und die Verfechter von Abgaben auf die gewaltigen Ausgaben hin, welche die Staaten für die Bauten an diesen natürlichen Schifffahrtswegen gemacht haben und noch machen. Sie übersehen dabei, dass ein grosser Theil dieser Aufwendungen nicht sowohl im Interesse der Schifffahrt, als vielmehr für Zwecke des Ufer- und Hochwasserschutzes und der Landesmelioration gemacht werden. Man darf auf die Ergebnisse einer Studie gespannt sein, welche dem Vernehmen nach z. Zt. der Syndikus der Kölner Handelskammer, Herr Dr. Wirminghaus, auf Einladung des Vereins für Sozialpolitik bearbeitet und deren Ziel es ist, festzustellen, wie viel von den gesammten Wasserbauaufwendungen am Rhein auf Schifffahrtszwecke, wie viel auf die Förderung anderweitiger Interessen entfällt.

Sehr interessante Anhaltspunkte über die Frage der Kanalabgaben enthält das schon angeführte, mit Genehmigung des königlich preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten veröffentlichte Werk Sympher's „Die wirthschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbekanals“. Man darf dieser Arbeit um so mehr Bedeutung zumessen, als es wohl nicht unberechtigt ist, in den daselbst vertretenen Gesichtspunkten die Ergebnisse jener Anschauungen zu erblicken, welche in den preussischen Ministerien der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und der Landwirthschaft Billigung finden, und als diese Ministerien einer Regierung angehören, in deren Gebiet sowohl zahlreiche Eisenbahnen, als viele Wasserstrassen in blühendster Entwickelung stehen.

Nach dem eben genannten Werke betragen die voraussichtlichen eigentlichen Schifffahrtskosten auf dem Rhein-Elbekanal bei einer mittleren Transportweite von 350 km 0,5 ₰/tkm; hierzu kommen als Nebenkosten — Hafengebühren und Versicherung der Ladung — noch 0,1 ₰, sodass also die Fracht ohne Abgabe 0,6 ₰ beträgt.

Endlich kommen noch die Abgaben, welche theilweise mit 1 ₰/tkm, also mit rund 170 % der Frachtkosten vorgesehen sind.

Im einzelnen werden die Abgaben vorgeschlagen wie folgt:

a) Für den Dortmund-Rheinkanal, der bei 39,5 km Länge für das Kilometer rund 1 150 000 ℳ einmalige Anlagekosten und 13 000 ℳ jährliche Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten erfordert und für welchen nach 10 Betriebsjahren auf eine Gütermenge von 8 918 000 t und ausser 3,5 % Verzinsung und Tilgung auf eine Nettorente von mehr als 3 % des Anlagekapitals gerechnet wird, die sehr hohe Abgabe von 1,0 ₰/tkm.

b) Für den Mittellandkanal, der bei 325 km Länge für das Kilometer rund 590 000 ℳ einmalige Anlage- und rund 4 100 ℳ jährliche Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten erfordert und für welchen nach 10 Betriebsjahren auf eine jährliche Gütermenge von 7 626 000 t und ausser 3,5 % Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals noch auf eine Nettorente von etwa 2 % gerechnet wird, ist eine Abgabe von 0,5 ₰/tkm vorgeschlagen.

c) Einen Vorschlag, wie es auf der kanalisirten Weser mit Abgaben gehalten werden soll, vermeidet die Schrift. Diese Kanalisirung von Hameln bis Minden erfordert bei 61 km Länge und 10 Wehranlagen für das Kilometer einen einmaligen Aufwand von rund 324 000 ℳ und einen jährlichen Aufwand an Verwaltungs-, Betriebs- und Unterhaltungskosten von 4 500 ℳ.

Uebrigens sehen wir an einem anderen Flusse, dem Main, wie sich Preussen zur Abgabenfrage bei kanalisirten Flüssen stellt. Die Anlagekosten haben dort etwa 220 000 ℳ/km betragen, der kilometrische Verkehr der Strecke Mainz-Frankfurt stellt sich z. Zt. auf rund 1 500 000 t; die Abgabe beträgt für Rohgüter etwa 0,3 ₰/tkm, für höherwerthige Güter etwa 0,6 ₰.

Die Grundsätze, denen wir in diesem System der Abgabenbehandlung begegnen, sind die folgenden:

1. Die Erhebung von Abgaben auf künstlichen Wasserstrassen, zu denen auch kanalisirte Flüsse gezählt werden, wird grundsätzlich gebilligt.

2. Die Abgaben sind im allgemeinen als Gebühren zu bemessen, werden daher naturgemäss um so höher, je theurer die Anlagen sind. Wir sehen also auf sehr theuren Kanälen hohe, auf weniger theuren Kanälen mittlere, auf kanalisirten Flüssen niedrige Abgaben. Schon die logische Fortführung dieses Grundsatzes führt zu dem Schlusse, dass auf natürlichen Strömen, sofern die Bauausgaben überwiegend der Landesmelioration dienten, keine Abgaben von der Schifffahrt erhoben werden.

3. Die Thatsache, dass die höchsten Abgaben auf den verkehrsreichsten Linien vorgeschlagen werden, scheint zunächst zu beweisen, dass man die Abgabe als Finanzquelle zu benutzen beabsichtigt. Allein dieser Schluss wäre nicht zutreffend. Die Absicht ist vielmehr wohl die, durch eine hohe Belastung der verkehrsreichsten Wasserstrassen einen allzu grossen Entgang an Eisenbahnfrachten hintanzuhalten. Die Abgabe dient hier unmittelbar als Regulator für das Verhältniss zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen.

Hierin dürfte neben der Kostendeckung der Kern der Frage liegen. Wenn man die Sachlage objektiv übersieht, wenn man sich nicht durch einseitige Interessen beeinflussen lässt, wenn man bedenkt, dass trotz der hohen Abgabe die preussische Eisenbahnverwaltung immer noch mit einem Frachtenentgang von Millionen rechnen muss, dann wird man nicht umhin können, zuzugeben, dass man in Ländern mit Staatsbahnen einen solchen Regulator des Verkehres auf künstlichen Wasserstrassen braucht.

Frankreich mit seinem vorherrschenden Privatbahnsystem, mit seinem reichen Netz von Staatswasserstrassen, musste die Freiheit von Kanalabgaben als Regulator für die Tarifpolitik der Privatbahnen nothwendigerweise gewähren. In England, dem Lande der Privatbahnen und Privatwasserstrassen, dem Lande des freien Spiels der Kräfte, dienten übertrieben hohe Kanalabgaben dazu, die Schifffahrt auf den Privatkanälen zu Gunsten der Bahnen theilweise zu unterdrücken. Deutschland, das Land der Staatsbahnen und Staatswasserstrassen, kann bei seinen völlig anders liegenden Verhältnissen weder das französische noch das englische Abgabensystem anwenden. Hier kann sich durch mässige Abgaben, welche von Fall zu Fall bemessen werden, ein Mittelweg finden lassen, der sowohl ein gewisses Gleichgewicht zwischen den beiden staatlichen Verkehrsmitteln herstellt, als auch den Interessen des benutzenden Publikums gerecht wird und dabei einseitige Begünstigungen der an den künstlichen Wasserstrassen gelegenen Landestheile vermeidet.

Der letzte Theil der gestellten Frage: Wie wirkt die gegenseitige Lage auf das Verhältniss von Bahnen und Wasserstrassen ein? kann nur mehr kurz gestreift werden.

Den Einfluss der örtlichen Lage übersieht man am besten, wenn man die beiden Grenzfälle betrachtet. Den lebhaftesten Wettbewerb nehmen wir dort wahr, wo Bahn und Wasserstrasse als Verbindungslinien gleicher Produktions- oder Handelscentren nebeneinander herlaufen, wie das z. B. am Mittel- und Niederrhein der Fall ist. Ein geradezu inniges Hand in Handgehen beider Verkehrsmittel dagegen können wir dort beobachten, wo diese aneinander anschliessen. Man denke nur an die Tarifpolitik der badischen, pfälzischen und elsässischen Bahnen, welche die Schifffahrt bis zum Oberrhein, oder an die Politik der böhmisch-österreichischen Bahnen, welche die Schifffahrt bis zur Oberelbe in jeder Weise unterstützt und fördert und sie gegen Kampfmaassregeln anderer Bahnen direkt vertheidigt.

Anschlussbahnen, die man sich im allgemeinen senkrecht zum Wasserlauf denken kann, sind auch noch aus einem anderen Grunde besonders vortheilhaft für die Schifffahrt. Während sich zwischen parallel laufenden Bahnen und Wasserstrassen der Wettbewerb beider Verkehrsmittel in reinster Form zeigt, tritt beim Vorhandensein von Querbahnen an die Stelle des Wettbewerbes gegen die Schifffahrt ein Wettstreit dieser Bahnen unter sich, aus dem die Schifffahrt als tertius gaudens nur Vortheile zieht. Dieser Vorgang lässt sich deutlich verfolgen, wie der Verfasser in einer in den Schriften des Vereins für Sozialpolitik demnächst erscheinenden Studie über Bahntarifpolitik am Oberrhein des näheren nachweisen wird.

Damit dürfte die Frage, wie man neue Bahnen zu trassiren hat, um ein möglichst günstiges Verhältniss derselben zu anliegenden Wasserstrassen zu erreichen und um beide Verkehrsmittel volkswirthschaftlich am besten zur Wirkung zu bringen, beantwortet sein. Vom Standpunkte des Güterverkehres aus betrachtet, werden neue Bahnen beliebigen Ranges für die Schifffahrt am besten als Anschlussbahnen an den Wasserweg, oder als Saugadern und Zubringer für denselben auszulegen sein.

Die gesammten Ausführungen lassen sich in folgende Sätze zusammenfassen:

I. Je enger sich die Maschen unserer Eisenbahnen und Wasserstrassen schliessen, je stärker sich der Verkehr auf unseren Transportwegen entwickelt, desto näher treten sich beide Verkehrsmittel als Mitarbeiter an gemeinsamer Aufgabe, desto mehr muss das Gefühl einer Gegnerschaft zwischen beiden schwinden.

II. Schifffahrtsabgaben auf künstlichen Wasserstrassen sind, so lange sie nach dem Grundsatze des Entgeltes bemessen werden, statthaft und könnten den besten Regulator für eine angemessene Verkehrstheilung zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen, sowie für die ausgleichende Behandlung verschiedener Landestheile bilden.

III. Bei einzelnen parallel laufenden Bahnen und Schifffahrtswegen ist die Möglichkeit eines Wettbewerbes stets nahe gerückt. Einzelne Bahnen werden mit einzelnen Wasserstrassen dann am besten Hand in Hand arbeiten, wenn sie nicht nebeneinander laufen, sondern aneinander anschliessen.

---

# Jahresbericht über die Betriebsergebnisse der bayerischen Staatseisenbahnen im Betriebsjahre 1898.

Vorgenanntem Bericht entnehmen wir in Kürze folgendes: Der Generaldirektion waren Ende 1898 als äussere Vollzugs- und Aufsichtsbehörden untergeordnet: 10 Oberbahnämter, 9 Eisenbahnbausektionen, 4 Centralwerkstätten, 3 Centralmagazinverwaltungen, 1 Betriebsamt für die Bodenseedampfschifffahrt und 1 Kanalamt für den Ludwig-Donau-Mainkanal. Den Oberbahnämtern waren zum Vollzuge der Geschäfte der Bahnunterhaltung 45 Ingenieurbezirke mit 268 Bahnmeistereien sowie 26 Betriebswerkstätten für den maschinentechnischen Dienst zugewiesen und zur Besorgung des Betriebs- und Expeditionsdienstes an selbständigen Dienststellen: 32 Güterstationen, 71 Stationen I. Klasse, 202 II. Klasse, 211 III. Klasse, 142 IV. Klasse, 154 V. Klasse, dann ausser diesen noch 241 Haltestellen und 209 Halteplätze unterstellt; fernerhin dem Dampfschifffahrtsbetriebsamte 1 Güterbestätterei und 1 Landungsstelle, sowie dem Kanalamte 4 Einnehmereien.

Das Personal der gesammten Staatseisenbahnverwaltung setzte sich Ende des Jahres 1898 wie folgt zusammen:

| | |
|---|---|
| a) pragmatisch angestelltes Personal 1 144 mit einem Gesammtaufwand von . . . . . . . | 5 568 653 *M.* |
| b) nichtpragmatisches, jedoch statusmässiges Personal 19 457 mit einem Gesammtaufwand von | 28 847 383 „ |
| c) diätarisch verwendetes Personal 496 mit einem Gesammtaufwand von . . . . . . . . . | 754 192 „ |
| d) Taglohnpersonal (Hilfsbedienstete, ständig nothwendige Arbeiter und Dienstaushelfer) 10 022 mit einem Gesammtaufwand von . . . | 9 057 625 „ |
| e) Bahnunterhaltungsarbeiter 6 136 mit einem Gesammtaufwand von . . . . . . . . . . | 4 406 029 „ |
| f) Werkstättenarbeiter 4 228 mit einem Gesammtaufwand von . . . . . . . . . . . . . | 4 570 332 „ |
| zusammen 41 743 (1897: 37 061) mit einem Gesammtaufwand von . . . . . . . . | 53 204 214 *M.* |
| Hierzu kamen noch für Kommissionsdiäten, Reisekosten, Umzugsgebühren, Stundengelder, Materialersparnissprämien, Remunerationen usw. . . . . . . . . . . . . . . . . | 4 822 959 „ |
| Uebertrag | 58 027 173 *M.* |
| Vortrag | 58 027 173 *M.* |
| dann für Wohlfahrtszwecke . . . . . . . . . | 1 301 406 „ |
| daher Gesammtsumme der persönlichen Ausgaben . . . . | 59 328 579 *M.* |

gegen 55 815 092 *M.*, daher für 1898 mehr um 3 513 487 *M.*

Die Gesammtbetriebslänge betrug 5 559 km (1897: 5 321 km), mithin mehr um 238 km; hiervon wurden 3 980 km oder 71,6 % als Haupt- und 1 579 km oder 28,4 % als Nebenbahnen betrieben.

Der Stand der Betriebsmittel war am Schlusse des Jahres 1898 folgender:

a) 1 539 (1 472) Lokomotiven, von denen mit durchgehenden Bremsen nach dem System Westinghouse 742 Lokomotiven und 640 Tender, nach dem System Hardy 155 Tenderlokomotiven versehen sind; das Durchschnittsalter einer Lokomotive berechnete sich auf 18,48 Jahre; die Anschaffungskosten der Ende 1898 vorhandenen Lokomotiven beziffern sich auf 70 419 742 (67 717 967) *M.*
b) 3 618 (3 547) Personenwagen mit 135 300 Sitzplätzen; die Beschaffungskosten betrugen 29 579 447 (28 687 975) *M.*
c) 22 561 (20 816) Gepäck- und Güterwagen; die Beschaffung derselben erforderten 76 692 993 (70 752 497) *M.*; ausserdem waren der Staatsbahnverwaltung noch 855 Güterwagen, meist Bier- und Kesselwagen, überwiesen, welche im Privatbesitze sich befinden und für Zwecke der Eigenthümer verwendet werden.
d) 334 (327) Postwagen mit 3 203 549 *M.* Anschaffungskosten.

Die Beschaffungskosten sämmtlicher Ende 1898 vorhandener Betriebsmittel betrugen demnach 179 895 731 (170 193 662) *M.*

Das Anlagekapital sämmtlicher Ende 1898 in Betrieb befindlichen Staatseisenbahnen beziffert sich auf 1 251 529 915 *M.*, gegenüber dem Vorjahre mehr um 28 888 914 *M.*

An Betriebsstörungen kamen vor:

a) Entgleisungen von Personen-, Güter- und Rangirzügen oder einzelnen Fahrzeugen auf freier Strecke 7, in Stationen 29, zusammen 36, wobei 65 Fahrzeuge grösstentheils unerheblich beschädigt wurden;
b) Zusammenstösse von Personen-, Güter- und Rangirzügen auf freier Strecke 5, in Stationen 47, zusammen 52, wobei 221 Fahrzeuge beschädigt wurden;

e) sonstige Unfälle auf freier Strecke 117, in Stationen 270, zusammen 387, wobei 9 Fahrzeuge unerheblich beschädigt wurden.

Die Gesammtzahl aller Unfälle beträgt somit 475 mit 295 Fahrzeugbeschädigungen und treffen auf 100 km Betriebslänge 8,84.

Anlässlich dieser Unfälle wurden 14 Reisende getödtet und 39 verletzt, zusammen 53; vom Bahnpersonal 56 bezw. 238, zusammen 294; von anderen Personen 36 bezw. 34, zusammen 70; die Gesammtzahl aller verunglückten Personen betrug daher 417, wovon 106 getödtet wurden und 311 Verletzungen erlitten. An sonstigen Betriebsereignissen kam vor lediglich eine Unterbrechung des fahrbaren Zustandes der Bahn durch Erd- bezw. Dammrutschung, dann 7 Achs-, 19 Radreifen- und 517 Schienenbrüche.

Der Werth des Gesammtbrennmaterialverbrauches aller Lokomotiven betrug 9 737 620 ℳ.

In den 4 Central- und 26 Betriebswerkstätten waren an Handwerkern 3 732, an sonstigen Arbeitern 496, zusammen 4 228 Personen beschäftigt, die Löhne beliefen sich für erstere auf 4 153 336 ℳ., für letztere auf 416 995 ℳ., zusammen auf 4 570 331 ℳ.

Von den 5 Kohlengasanstalten wurden im ganzen 417 387 cbm Gas zur Stationsbeleuchtung und von den 5 Oelgasanstalten 447 662 cbm Gas zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen erzeugt, in den elektrischen Beleuchtungsanlagen standen 1 216 Bogenlampen und 9 669 Glühlampen im Betrieb.

In den beiden Schwellenfabriken und Tränkungsanstalten wurden 330 143 Stück Bahnschwellen und 1 006 cbm Weichenschwellen der Tränkung unterworfen und zwar ein Theil hiervon nach Hasselmann'schem Verfahren. Vom Gesammtbestande gelangten für Bahnunterhaltung und Eisenbahnneubau im ganzen 463 665 Bahnschwellen und 871 015 cbm Weichenschwellen zur Abgabe bezw. Verwendung.

An Personen wurden befördert 42 483 789 (38 525 647) und hierfür vereinnahmt 41 152 267 (38 374 291) ℳ.; an Gütern 18 597 710 (17 063 394) t, wofür 96 677 447 (91 279 406) ℳ. zur Vereinnahmung gelangten.

Das gesammte finanzielle Ergebniss beziffert sich für 1898 folgendermaassen: Einnahmen 152 990 322 ℳ., Ausgaben 104 257 707 ℳ., Ueberschuss 48 732 615 ℳ., wovon 36 021 070 Mark zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld und 12 711 545 ℳ. zur Ablieferung an allgemeine Staatsfonds verwendet wurden. Der sogen. Betriebskoeffizient beträgt für 1898 68,15 %.*)

Wohlfahrtseinrichtungen und zwar a) Bahnärzte. Im Laufe des Jahres waren, in 353 Bezirken eingetheilt, 841 Bahnärzte in Thätigkeit, wofür sich die Kosten auf 158 067 ℳ. beliefen; das Personal, welches zur kostenfreien bahnärztlichen Behandlung berechtigt ist, betrug 19 904 Personen und trafen auf je 100 derselben 69,3 Erkrankungsfälle. Um erkrankten Beamten und Bediensteten in gewissen Fällen auch Badekuren zu ermöglichen, wurden an 9 Kurorten 104 Freikuren mit einem Kostenaufwande von 9 765 ℳ. gewährt; b) an Pensionen gelangten für pragmatisch angestellte Beamte und Hinterbliebene derselben 895 852 ℳ., für nicht pragmatische sammt deren Hinterbliebenen 4 449 471 ℳ. zur Auszahlung; c) die Leistungen der Staatsbahnverwaltung zur Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse betrugen bei einer Mitgliederzahl von 23 554 Personen 213 249 ℳ., jene zu den beiden Arbeiterpensionskassen bei einem Mitgliederstande von 39 763 Personen zusammen 505 399 ℳ.; d) zur Unfallversicherung betrug bei einer Anzahl von 27 110 unfallversicherungspflichtiger Personen die Leistung der Verwaltung 449 993 ℳ.; e) endlich betrugen die dem Personal gewährten momentanen Unterstützungen zusammen 188 552 ℳ.

*) Auf die Höhe und die Art der Ermittelung des Betriebskoeffizienten werden wir demnächst in einer besonderen Mittheilung zurückkommen.

**Betriebsergebnisse der Bodenseedampfschifffahrt.**

An Transportmitteln sind vorhanden: 6 Dampfboote, von denen das älteste 1845, das neueste 1891 erbaut wurde, 5 Schleppkähne, 3 Trajektkähne und 1 Dampffähre, im Gesammtanschaffungswerthe von 1 876 360 ℳ. Befördert wurden 249 505 Personen, 1 118 t Gepäck, 3 551 Thiere in offener Ladung sowie 65 Wagenladungen und 184 859 t Güter mit einem Frachtenerlös von 459 067 (413 362) ℳ. Mit Hinzurechnung der Ersätze von den übrigen an der Bodenseedampfschifffahrt betheiligten fremden Verwaltungen beliefen sich die Gesammteinnahmen auf 510 924 ℳ. und die Ausgaben auf 425 198 ℳ., sodass ein Ueberschuss von 85 735 ℳ. verbleibt. Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 11,12 %, die Ausgaben nur um 0,86 % und der Ueberschuss um 124,33 % erhöht.

**Betriebsergebnisse des Ludwig-Donau-Mainkanals.**

Der Kanal wurde befahren von 1 714 beladenen und 1 473 leeren, zusammen 3 187 Schiffen und 842 Flössen; von den Schiffen bewegten sich 1 550 in der Richtung nach dem Main, 1 637 nach der Donau; von den Flössen 740 nach dem Main und 102 nach der Donau; zur Verschiffung in beiden Richtungen gelangte im ganzen eine Gütermasse von 157 318 (125 627) t. Das finanzielle Ergebniss schliesst ab mit einer Einnahme von 149 602 ℳ., einer Ausgabe von 198 475 ℳ., demnach mit einem Fehlbetrage von 48 873 (60 133) ℳ. Gegenüber dem Vorjahre haben sich die Einnahmen um 13 %, die Ausgaben um 8 % erhöht, dagegen der Fehlbetrag sich um 18 % vermindert.

**Betriebsergebnisse der Kettenschleppschifffahrt auf dem Main.**

Zu a) Verbesserung des Fahrwassers des Mains von Aschaffenburg bis Kitzingen sowie b) zur Einrichtung der Kettenschleppschifffahrt auf dieser Mainstrecke wurde 1894 ein Kredit von 6 770 000 ℳ. bewilligt, wovon 4 000 000 ℳ. für a und 2 770 000 ℳ. für b bestimmt worden sind. Erstere Arbeiten wurden durch Organe der königlichen Staatsbauverwaltung, letztere durch jene der königlichen Staatseisenbahnverwaltung bethätiget. Die Legung der Kette wurde bereits im Jahre 1895 von Bürgstadt bei Miltenberg bis oberhalb Lohr durchgeführt, 1897 bis Würzburg fortgesetzt und wird 1899 bis Kitzingen vollendet sein. Der erste Kettendampfer wurde im Berichtsjahre 1898 fertiggestellt und der erste Schleppzug am 18. Juli 1898 durchgeführt; das Kettenschleppschiff stand daher 132 Tage in Dienst; mit demselben wurden befördert 496 Fahrzeuge mit 31 642 t Tragfähigkeit und 9 932 t an Gütern mit einem Frachtenanfall von 13 567 ℳ. Das finanzielle Ergebniss dieses ersten Betriebsjahres schliesst ab mit einer Einnahme von 46 253 ℳ., einer Ausgabe von 51 280 ℳ., demnach mit einem Fehlbetrage von 5 027 ℳ. Der Erneuerungsfonds weist einen Vermögensbestand von 40 000 ℳ. in Werthpapieren aus.

---

## Französische Urtheile über den Maschinen- und Wagenpark der grossen Eisenbahnnetze.

Der „Temps" vom 2. d. Mts. entnimmt den einem Bericht des Abgeordneten M. Bourrat beigefügten Tabellen über die Zinsgarantien der französischen Eisenbahngesellschaften sehr lehrreiche Angaben über den Maschinen- und Wagenbestand (l'effectiv roulant) der grossen Gesellschaften und über dessen Unzulänglichkeit auf gewissen Eisenbahnnetzen.

Nachdem zuerst ein Vergleich des Bestandes der französischen, englischen und deutschen Eisenbahnen an Maschinen und Wagen für die Jahre 1888—1897 aufgestellt ist, aus dem zu entnehmen, dass die im Betriebe befindlichen Kilometer im Jahre 1897 in Frankreich 35 696, in England 34 485, in Deutschland 45 965 betrugen, und dass sie sich innerhalb dieser zehn Jahre für Frankreich um 4 073, für England um 2 608, für Deutschland um 7 371 vermehrt haben, geht die Statistik zu dem rollenden Material über, und wir erfahren, dass sich die Zahl der Lokomotiven im Jahre 1897 in Frankreich auf 9 958, in England auf 19 470 und in Deutschland auf 16 350 Stück belief; ihre Vermehrung betrug für den Zeitraum von zehn Jahren für Frankreich 492, für England 9 958, für Deutschland 3 539 Stück. Es wäre interessant, so lesen wir weiter, die Stärke der in diesen drei Ländern gebrauchten Maschinen genau kennen zu lernen; jedermann wisse ja, dass die meisten deutschen Züge, was in Frankreich seltener der Fall sei, mit zwei Lokomotiven bespannt würden. Unsere französische Quelle befindet sich hier bekanntlich in einem starken Irrthum. Sowohl aus wirthschaftlichen wie aus betriebstechnischen Gründen verringert sich die Verwendung von Vorspannmaschinen fortwährend. Im Güterverkehre wird sie, seit die Stärke der Güterzüge in der Regel 120 Achsen nicht übersteigen darf, nur noch auf Strecken mit starken Steigungen, im Verkehr der Schnellzüge, seit deren Stärke auf 50 Achsen beschränkt ist, nur noch selten vorkommen. Alle Verwaltungen sind auf thunlichste Vermeidung des Vorspanns durch Theilung der Züge und Beschaffung immer stärkerer Maschinen bedacht.

Der „Temps" fährt fort: Die Zahl der Personenwagen betrug im Jahre 1897 in Frankreich 25 544, in England 44 053, in Deutschland 32 391 Stück, eine Vermehrung für Frank-

reich um 4 807, für England um 8 805, für Deutschland um 8 588 Stück.

Das Anwachsen der Zahl der Güterwagen ist besonders interessant, weil sich daraus ein Vergleich für den Aufschwung im Handel und der Industrie dieser drei Länder ziehen lässt. Es beläuft sich in Frankreich auf 22 221, in England auf 52 282, in Deutschland auf 92 490 Stück. In der That hat sich im Zeitraume von 1887—1896 der französische Handel um ungefähr 500 000 000, der englische um 1 000 000 000 und der deutsche um 2 500 000 000 Frcs. gehoben. Dieser Rückstand des französischen Handels liege nicht, wie bemerkt wird, in der Mangelhaftigkeit der Transportmittel, sondern es sei einerseits die Folge des Zollsystemes, andererseits der zu hohen Transporttarife und der übertriebenen Arbeitslöhne.

Weiter geht der Bericht zu den Gründen über, welche diesen beträchtlichen Unterschied des Anwachsens des rollenden Materials der drei in Betracht kommenden Länder bewirken. Es dürfe dabei zunächst nicht unerwähnt bleiben, dass man in Frankreich seit einigen Jahren die Abmessungen der Güterwagen bedeutend vergrössert habe, doch seien, abgesehen davon, die eigentlichen Gründe für die langsame Vermehrung des rollenden Materials in Frankreich tiefer liegende.

„Es ist bekannt", — heisst es dann — „dass beim Erlöschen der Konzessionsfrist die Eisenbahngesellschaften verpflichtet sind, dem Staate unentgeltlich die Eisenbahnen und die damit zusammenhängenden Immobilien abzutreten, dass dagegen das rollende Material Eigenthum der Gesellschaften bleibt und vom Staat nach Abschätzung durch Sachverständige angekauft werden muss. Der Werth des rollenden Materials beziffert sich nun nach einem Bericht der staatlichen Eisenbahnkommission von 1898 für die sechs grossen Netze heute auf 1 800 000 000 Frcs.

Es ist klar, dass die Regierung das grösste Interesse an einer guten Rechnungsführung über das rollende Material haben muss; es ist bekannt, dass ihr das Recht des Einspruches zusteht sowohl bei allen zur Vermehrung des Inventars gehörenden Neuanschaffungen des Materials, deren Aufwand auf die Rechnung der ersten Einrichtung kommt, als auch bei allen die Erneuerung des Materials betreffenden Anschaffungen, deren Aufwendung auf Rechnung des Betriebes geschieht und den Ursprungswerth des zu ersetzenden Materials nicht überschreiten darf. Man sieht, dass von dieser Seite ein gewisser staatlicher Zwang besteht, der dem genügenden Anwachsen des rollenden Materials hinderlich ist. Aber es gibt, so lesen wir weiter, noch einen anderen Grund für die ungenügende Vermehrung des rollenden Materials; der erwähnte Bericht enthüllt ihn uns. Es können — so sagt er — auch andere als technische Rücksichten den schnellen Ersatz des unbrauchbar gewordenen Materials beschränken. Ist nämlich das Jahr ein gutes, verkehrsreiches, so werden schleunigst eine ganze Anzahl alter Wagen durch neue ersetzt; tritt dagegen ein Stillstand des Verkehres ein, so hält man mit der Beseitigung der alten Wagen inne; der Reinertrag des Betriebes wird durch die Rückwirkung dieser Schwankungen bedeutend beeinflusst. Es gibt Jahre, in denen der Ersatz des alten rollenden Materials für alle Gesellschaften jährlich kaum den Werth von 5 000 000 bis 6 000 000 Frcs. erreichte. Seitdem aber die Gesellschaften verpflichtet sind, der Aufsichtsbehörde jährlich einen Etat der Neuanschaffungen vorzulegen, ist das Gesetz, nach welchem das Anwachsen des rollenden Materials erfolgt, enthüllt und der jetzige Werth des jährlichen Materialersatzes beträgt für alle Netze wenigstens 10 000 000 Frcs. Da sich aber diese Zahlen auf das vor 50 Jahren im Dienst befindliche Material beziehen, wo die Bestände unvergleichlich geringere waren, so sind nach Ansicht der Kommission diese Ziffern noch viel zu niedrig. Man kann indessen den Erfahrungssatz aussprechen, dass sich das Material durchschnittlich alle 50 Jahre erneut. Da sich sein augenblicklicher Werth auf 1 800 000 000 Frcs. beläuft, so muss man für die kommenden 50 Jahre einen jährlichen Durchschnitt des Ersatzes in Höhe von 36 000 000 Frcs. vorsehen.

Der „Temps" hält es nun für fraglich, ob sich die Eisenbahngesellschaften diesem Zwange, der ihr Gewinn- und Verlustkonto stark beeinflusst, ohne weiteres fügen werden, und er meint, dass man sowohl in diesem Umstand, mehr aber noch in dem Interesse des Staates, die am Ende der Konzessionsfrist zu zahlende Summe für das rollende Material nicht gar zu hoch anwachsen zu lassen, den wahren Grund für das Missverhältniss in dem Bestande des rollenden Materials im Vergleich zu den Bedürfnissen erblicken könne.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der 19. Oktober stand in Berlin-Charlottenburg unter dem Zeichen der **Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule.** Von dauerndem Werth auch für das mit der Technik so eng verbundene Eisenbahnwesen ist die bei der Feier verkündete Kabinetsordre vom 11. Oktober, durch welche den preussischen Technischen Hochschulen in Anerkennung der wissenschaftlichen Bedeutung, welche sie in den letzten Jahrzehnten neben der Erfüllung ihrer praktischen Aufgaben erlangt haben, das Recht eingeräumt wird: 1. auf Grund der Diplomprüfung den Grad eines Diplom-Ingenieurs (abgekürzte Schreibweise, und zwar in deutscher Schrift: Dipl.-Ing.) zu ertheilen, 2. Diplom-Ingenieure auf Grund einer weiteren Prüfung zu Doktor-Ingenieuren (abgekürzte Schreibweise, und zwar in deutscher Schrift: Dr.-Ing.) zu promoviren und 3. die Würde eines Doktor-Ingenieurs auch Ehren halber als seltene Auszeichnung an Männer, die sich um die Förderung der technischen Wissenschaften hervorragende Verdienste erworben haben, nach Maassgabe der in der Promotionsordnung festzusetzenden Bedingungen zu verleihen.

Die höchste Weihe erhielt die Feier, nachdem die Denkmäler von Krupp und Siemens enthüllt waren, durch die Anwesenheit Ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin bei dem glänzenden Festakt im schönen Lichthofe der Hochschule. Der Kaiser war zu Ehren des Tages in der Uniform der Eisenbahnbrigade erschienen. Die von Sr. Majestät gehaltene Rede geben wir im Wortlaut wieder, weil die hohe Bedeutung, die die Technischen Hochschulen für unser Leben und unsere Bildung gewonnen haben, nicht wirkungsvoller beleuchtet werden kann, als durch diese wahrhaft königlichen Worte. Die Rede lautet:

An dem heutigen festlichen Tage gedenke Ich lebhaft der Feier, durch die Mein in Gott ruhender Herr Grossvater, des Kaisers Wilhelm des Grossen Majestät, vor 15 Jahren diesem Hause die Weihe gegeben hat. Wenn der unvergessliche Herrscher damals die Hoffnung aussprach, dass dem herrlichen Schmuck, welcher dem Bau im Innern wie im Aeussern zu theil geworden ist, das geistige Leben entsprechen werde, welches sich darin entwickeln solle, wenn Er im besonderen dem Wunsch Ausdruck gab, dass diese Anstalt allezeit ruhmvoll ihre Aufgabe lösen und den ihr gebührenden Rang unter den Hochschulen behaupten möge, so kann Ich mit Genugthuung heute bezeugen, dass Seine Hoffnung und Sein Wunsch in der seitherigen Entwickelung dieser Anstalt, die als Seine eigenste Schöpfung zu betrachten ist, sich glänzend erfüllt und diese wie die Technischen Hochschulen überhaupt sich ebenbürtig den obersten Bildungsstätten des Landes, unseren Universitäten, an die Seite gestellt haben. Es ist mir eine besondere Freude gewesen, dies heute noch dadurch anerkennen zu können, dass Ich den Technischen Hochschulen das Recht zur Verleihung besonderer, ihrer Eigenart entsprechender wissenschaftlicher Grade beigelegt habe. Dass durch die wissenschaftlichen Bestrebungen der Hochschulen der innige Zusammenhang mit der Praxis nicht beeinträchtigt werden darf und die Technischen Hochschulen bemüht sein werden, aus der anregenden Berührung mit dem Leben fortdauernd neue Kraft und Stärkung zu ziehen, dafür dienen als Wahrzeichen die Standbilder der beiden Männer, die fortan die Front dieses Hauses schmücken werden. So lange sie die Erinnerung an diese Männer festhalten und ihrem Vorbilde nacheifern, wird die deutsche Technik im Wettkampf der Nationen allezeit ehrenvoll bestehen.

In dem Verhältniss der Technischen Hochschulen zu den anderen obersten Unterrichtsstätten aber gibt es keine Interessengegensätze und keinen anderen Eifer, als den, dass eine jede von ihnen und jedes Glied derselben an seinem Theile den Forderungen, die das Leben und die Wissenschaft stellen, voll gerecht werde, eingedenk der Worte des Dichters:

> Gleich sei keiner dem andern, doch
> gleich sei jeder dem Höchsten!
> Wie das zu machen? Es sei jeder
> vollendet in sich!

Bleiben die Technischen Hochschulen, welche in dem zu Ende gehenden Säkulum zu so schöner Blüthe sich entwickelt haben, dieser Mahnung getreu, so wird das kommende Jahrhundert sie wohl gerüstet finden, auch den Aufgaben gerecht zu werden, welche die fortschreitende kulturelle Entwickelung der Völker in immer steigendem Maasse an die Technik stellt. Staunenerregend sind die Erfolge der Technik in unseren Tagen, aber sie waren nur dadurch möglich, dass der Schöpfer

Himmels und der Erde den Menschen die Fähigkeit und das Streben verliehen hat, immer tiefer in die Geheimnisse seiner Schöpfung einzudringen und die Kräfte und die Gesetze der Natur immer mehr zu erkennen, um sie dem Wohl der Menschheit dienstbar zu machen. So führt, wie jede echte Wissenschaft, auch die Technik immer wieder zurück auf den Ursprung aller Dinge, den allmächtigen Schöpfer, und in demüthigem Danke müssen wir uns vor Ihm beugen. Nur auf diesem Boden, auf dem auch der verewigte Kaiser Wilhelm der Grosse lebte und wirkte, kann auch das Streben unserer Wissenschaften von dauerndem Erfolge begleitet sein. Halten Sie, Lehrer und Lernende, daran fest, so wird Ihrer Arbeit Gottes Segen nicht fehlen. Dies ist Mein Wunsch, welcher die Anstalt in das neue Jahrhundert geleiten möge!“

Die herrlichen Worte wurden von der festlichen Versammlung mit wachsender Begeisterung angehört und wiederholt machte sich die dankbare Freude in lauten Bravorufen Luft. In den Augen der Betheiligten sah man den Stolz leuchten ob der Ehrung, die der Kaiser der Technik in so reichem Maasse und in einer so schönen Form hatte zu theil werden lassen.

— **Eisenbahnunfall bei Seeburg (Ostpreussen).** Am 16. d. Mts. Morgens gerieth ein auf dem Bahnhof Seeburg von Rothfliess einlaufender Arbeiterzug infolge böswillig herbeigeführter falscher Weichenstellung auf eine noch nicht mit Schienen belegte Strecke. Die Maschine grub sich in den Sandboden ein, während ein mit 40 Personen besetzter Personenwagen IV. Klasse zur Seite geschleudert und zusammengedrückt wurde. 8 Personen trugen schwere, 23 Personen leichte Verletzungen davon. Thäter sind vermuthlich drei jugendliche Burschen.

— Auf dem Bahnhof **Mirow** der mecklenb. Friedrich Wilhelmbahn hat sich ein **eigenthümlicher Eisenbahnunfall**, der leicht von entsetzlichen Folgen hätte begleitet sein können, zugetragen. Ein Kieszug, der nach Buschhof durchfahren sollte, gerieth infolge falscher Weichenstellung auf ein Sackgleise, das vor den Güterschuppen führt. Da der Lokomotivführer dies zu spät gewahr wurde, konnte er es nicht verhindern, dass der Zug mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit auf einen dort stehenden, mit Stückgütern beladenen Wagen fuhr. Dieser zerbrach infolge dessen den Prellbock und bohrte sich in den gedämmten Bahnsteig hinein, dabei die Vorderwand des Bahnhofsgebäudes im Wartesaal und Restaurationsraum, sowie eine vor dem Gebäude befindliche Veranda vollständig zerstörend. Ganz zufällig waren die Wirthsleute nicht im Restaurationsraum anwesend, sie wären sonst unbedingt zermalmt worden, da der etwas vorstehende Theil des Bahnhofsgebäudes glatt wegrasirt worden ist. Glücklicherweise ist auch sonst kein Menschenleben zu beklagen, auch die auf dem Kieszuge befindlichen Beamten und die zahlreichen Arbeiter sind ohne Verletzung davongekommen. Dagegen ist der Materialschaden ganz bedeutend. Durch Absteifen hofft man, den weiteren Einsturz des Oberstockes vom Bahnhofsgebäude zu verhindern; vorläufig ist das ganze Gebäude nur mit Lebensgefahr zu betreten. Der Bahnhofswirth hat einen bedeutenden Schaden erlitten, da eine ganze Menge Cigarren und Getränke unter den Trümmern begraben liegt. Die Lokomotive hat nur die Puffer verloren, und auch der angerannte Wagen ist nicht allzu sehr beschädigt worden. Die übrigen Wagen sind ganz unversehrt geblieben. Nach längerer angestrengter Arbeit gelang es, die Lokomotive und den Wagen wieder auf das Gleise zurückzuziehen. Der Verkehr auf dem Hauptgleise konnte ungehindert stattfinden.

— **Zweite Gleise und staatliche Lokalbahnen in Bayern.** Wir haben in unserer Nr. 79 die bayerischen Gesetzentwürfe, betreffend Ausbau und Ergänzung des Staatseisenbahnnetzes, wiedergegeben. Aus ihnen verdienen zwei Punkte besondere Aufmerksamkeit. Zunächst die sehr bedeutenden Fortschritte, welche die bayerischen Staatsbahnen im Ausbau der zweiten Gleise gemacht haben und weiter machen. In dieser Beziehung standen sie lange Zeit hinter dem Durchschnitt der deutschen Eisenbahnen zurück; noch Mitte der 80er Jahre waren kaum 10 % der bayerischen Eisenbahnen doppelgleisig, von preussischen dagegen über dreimal so viel. Seither hat die bayerische Staatsbahnverwaltung auch in dieser Richtung grosse Anstrengungen gemacht, nachdem einige schwere Betriebsstörungen, welche vor etwa einem Jahrzehnt auf den bayerischen Bahnen vorkamen, die Unzulänglichkeit einer Anzahl eingleisiger Strecken für den gestiegenen Verkehr dargethan hatten. Heute steht Bayern betreffs der grössere Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes gewährenden zweiten Gleise dem Durchschnitt der deutschen Bahnen fast gleich; auch das neue Gesetz fordert wieder für einige dem internationalen Verkehr dienende Strecken, wie München-Lindau, die theilweise noch fehlenden zweiten Gleise.

Ein anderer Punkt ist der: es besteht ein erheblicher Unterschied zwischen der preussischen und der bayerischen Staatsbahnverwaltung darin, dass letztere die mit dem preussischen Kleinbahngesetz von 1892 eingeschlagene Politik, die Bahnen unterster Ordnung der Privatunternehmung, den Gemeinden, Kreisen und Provinzen unter staatlicher Beihilfe zu überlassen, nicht angenommen hat. Der bayerische Ministerpräsident und Verkehrsminister Freiherr von Crailsheim hat auf wiederholt im Landtag erfolgte Anregungen nach dieser Richtung erklärt, dass in Bayern die Verhältnisse anders liegen und man demnach keines Kleinbahngesetzes bedürfe. Die vom Staat gebauten Lokalbahnen Bayerns seien erheblich billiger hergestellt als die preussischen und näherten sich somit schon den preussischen Kleinbahnen an. Es ist bemerkenswerth, dass jetzt in der Sitzung der Abgeordnetenkammer vom 11. Oktober der Leiter der bayerischen Verkehrspolitik neuerdings den alten Standpunkt möglichst reiner Staatsbahnpolitik aufrecht erhalten hat. Er erklärte, kein Staat bringe so grosse Opfer für Lokalbahnen, wie Bayern bisher gethan habe, und fuhr fort:

Das System der subventionirten Privatbahnen besteht in Preussen aber in einer Weise, die in Bayern kaum Anklang finden würde. In Preussen wird der Bau von Lokalbahnen von den Provinzen und Gemeinden in die Hand genommen und der Staat betheiligt sich durch Subventionen. Diese werden aber nicht à fonds perdu gegeben, sondern der Staat sichert sich einen Antheil am Reingewinn oder er verlangt Verzinsung. Wenn in Bayern die Kreise und Gemeinden das gesammte Risiko für den Lokalbahnbau auf sich nehmen müssten, würde der Bau wohl sehr langsam vor sich gehen. Dr. Jäger denkt auch nicht an dieses System, sondern an Privatgesellschaften. Es bestehen ja in Bayern Privatbahnen, die von Privatgesellschaften ohne Subvention des Staates errichtet worden sind. Es sind dies Bahnen, die genügend Verkehr haben, um rentabel zu sein. Aber ich glaube, dass, wenn wir uns darauf verlassen würden, den Lokalbahnbau durch Privatgesellschaften in erheblichem Maasse zu erweitern, dass dann die Erwartungen, die daran geknüpft würden, nicht erfüllt werden. Eine Privatgesellschaft wird selbstverständlich gewinnen wollen. Sie fasst also nur rentirende Bahnen ins Auge. In den letzten Jahren suchte ja das Kapital nach einer irgend nur möglichen rentablen Anlage und infolge dessen kamen viele Privatbahnen zustande. Diese Zeiten haben sich aber jetzt vollständig geändert. Jetzt kann das Kapital überall anderwärts lohnender angebracht werden. Steht also nicht eine ziemlich erhebliche Rente in Aussicht, so wird sich das Kapital dem Bau von Privatbahnen nicht zuwenden. Mit 4 % ist eine solche Gesellschaft nicht zufrieden. Eine Lokalbahn kann aber, wie die Erfahrung zeigt, nur ganz ausnahmsweise zu einer entsprechenden Rente kommen, wenn sie die normalen Tarife annimmt. Es hat infolge dessen auch die Lokalbahnaktiengesellschaft, wie wir sie in Bayern haben, höhere Tarife. Die Privatbahn kann nicht dasselbe leisten wie die Staatsbahn, weil sie höhere Tarife verlangen muss. Diejenigen Gemeinden und Distrikte, welche subventionirte Privatbahnen bekommen würden, kämen also sehr bald wieder an den Staat wegen Uebernahme durch den Staat. Dadurch würde der Staat aber wieder finanziell belastet werden. Es muss aber alles sein Maass haben. Neben dem Staatslokalbahnbau noch ein anderes System einzuführen, halte ich doch für bedenklich. Je mehr sich die Lokalbahnen ausbreiten, desto mehr wird es solche mit zweiseitigem Anschlusse geben. Ich halte es aber für sehr bedenklich, zu unserem Hauptbahnnetze solche kleine Ableitungslinien als Privatbahnen zuzulassen. Da würde man sich schliesslich gezwungen sehen, die gesammten Bahnen zu verstaatlichen.“

Der Minister führte weiter aus, man habe auch kaum die Mittel zur Subventionirung und nicht die Arbeitskräfte, wenn man neben dem Staatsbahnbau auch noch den Privatbahnbau betreiben wollte, schon jetzt mache sich bedeutender Arbeitermangel geltend. Zudem habe die erste Kammer durchaus keine Geneigtheit, von dem bisherigen System des Staatsbahnbaues abzuweichen.

Wir halten diese Ausführungen bei den bayerischen Verhältnissen für durchaus berechtigt. Das selbständige Leben der Verwaltungsbezirke des Landes, der etwa unseren Regierungsbezirken entsprechenden Kreise ist in Bayern nicht so entwickelt wie in Preussen und es ist hierfür auch in dem kleineren Staate, dessen Fürsorge sich auch auf die Aufgaben erstreckt, die in Preussen Sache der Provinzen sind, kein Bedürfniss vorhanden. So fehlt dort der Boden, auf dem sich das preussische Kleinbahnwesen hauptsächlich entwickelt hat.

— **Zum Wagenmangel auf den bayerischen Staatseisenbahnen** bringt die „Korrespondenz Hoffmann“ folgende Mittheilung: Es wurden schon früher als Mitursache des sich z. Zt. fühlbar machenden intensiven Wagenmangels die heute noch nicht vollständig beseitigten Folgen der im vorigen Monat ein-

getretenen Hochwasserkatastrophe bezeichnet, die bewirkten, dass einzelne Linien längere Zeit gesperrt waren und hiernach gewaltige Stauungen im Güterverkehre eintraten, wodurch der Wagenumlauf in der empfindlichsten Weise verzögert wurde. Nach Beseitigung der Hindernisse, die auf österreichischem Gebiete noch nicht alle behoben sind, häufen sich die Transporte in ungewöhnlicher Weise, und benachbarte Verwaltungen waren hierdurch genöthigt, die Abnahme mit Gütern beladener Wagen nach Maassgabe ihrer Leistungsfähigkeit bedeutend einzuschränken, wodurch die Wagenstauungen immer mehr verschlimmert wurden. Wenn in der Presse neuerdings darauf hingewiesen wird, der Wagenmangel rühre theilweise daher, dass die Generaldirektion die Zuführung von Güterwagen zu den Reparaturwerkstätten gerade in einer Zeit des grössten Bedarfes an Wagen angeordnet habe und dass diese Anordnung hauptsächlich die im vergangenen Jahre gelieferten gedeckten Güterwagen belgischer Herkunft betreffe, so muss darauf hingewiesen werden, dass die Zuführung revisions- und reparaturbedürftiger Wagen zu den Werkstätten im allgemeinen auch z. Zt. des grössten Wagenbedarfes schon aus dem Grunde nicht eingestellt werden kann, weil die Arbeiter der Werkstätten dauernd beschäftigt werden müssen und ihre Zahl für die kurzen Zeiten grosser Verkehrsanhäufung und stärkeren Wagenmangels nicht zu vermindern ist. Die Anordnung, dass gerade jetzt die aus Belgien gelieferten Güterwagen zur Revision zu kommen haben, hat ihren Grund darin, dass demnächst die Garantiezeit für diese Wagen abläuft und vor Ablauf derselben etwaige Nacharbeiten festzustellen sind, die jetzt noch auf Rechnung des Lieferanten vorgenommen werden. Einen merklichen Einfluss auf die Wagengestellung kann diese Anordnung deshalb nicht haben, weil es sich doch überhaupt nur um einen verhältnissmässig ganz geringen Theil des vorhandenen Wagenparkes handelt und für die eingerufenen Wagen andere in der Werkstätte befindliche dem Betriebe zurückgegeben werden, so dass der normale Reparaturstand dadurch nicht erhöht wird.

— **Der Herbstverkehr** im Gebiete der **Filderbahn (Württemberg)** hat neuerdings einen solchen Umfang angenommen, dass die Filderbahn nicht mehr imstande ist, ihn zu bewältigen. Es müssen deshalb die Frachtgüter der Gemeinden Plieningen und Möhringen durch Fuhrwerke nach Vaihingen befördert und der württembergischen Staatsbahn übergeben werden.

— Betreffs der gewünschten Einlegung eines täglichen **Schnellzugpaares** auf der Strecke **Düsseldorf-M.-Gladbach-Antwerpen** hat die Eisenbahndirektion Köln der Gladbacher Handelskammer mitgetheilt, dass die belgische und die holländische Staatsbahn die Einrichtung von Schnellzügen von Dahlheim bis Antwerpen ablehnen. Damit ist der Plan, der von den Städten Barmen, Elberfeld, Vohwinkel, Düsseldorf, Neuss, M.-Gladbach, Rheydt und Antwerpen unterstützt wurde, vorläufig gescheitert.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand der Lokomotivwerkstätte der württembergischen Staatseisenbahnen zu Friedrichshafen a/B., Oberinspektor Koch, ist in den Ruhestand getreten.

Bei den sächsischen Staatseisenbahnen sind ernannt: zu Finanz- und Bauräthen und Mitgliedern der Generaldirektion der Eisenbahndirektor Nobe in Dresden-A. und der Baurath Rother, Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Leipzig I, zum Eisenbahndirektor in Zwickau der Baurath Hempel, Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Zwickau, zum Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Leipzig I der Baurath Falian, Bauinspektor in Schwarzenberg, zum Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Zwickau der Baurath Mehr, Bauinspektor i. Plauen i. V. und zum etatsmässigen Bauinspektor bei der Ingenieurabtheilung für Eisenbahnvorarbeiten der Regierungs-Baumeister Schramm, präd. Bauinspektor daselbst. — Versetzt wurden: der Eisenbahndirektor Andrae von Zwickau nach Dresden-A., der Baurath Wolf, technischer Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion, zur Bauinspektion Plauen i. V., die Bauinspektoren Feige, beim Baubüreau Chemnitz III zur Bauinspektion Glauchau, Herrmann, beim Baubüreau Wilsdruff, zur Bauinspektion Schwarzenberg und Reinhold, beim Baubüreau Hohenstein-Ernstthal, zum Baubüreau Chemnitz III, die Regierungs-Baumeister Büchner, bei der Bauinspektion Leipzig II, zum Baubüreau Chemnitz II, Meyer, beim Werkstättenbüreau, zur Maschineninspektion Dresden-Neustadt, Plagewitz, beim Baubüreau Königsbrück, zum Baubüreau Reichenberg, Richter, bei der Werkstätteninspektion Leipzig I, zum Werkstättenbüreau, Richter, beim Baubüreau Chemnitz II, zum Baubüreau Lengenfeld, Herrmann, bei dem Betriebsmaschinenbüreau, zur Werkstätteninspektion Leipzig I und Worgitzky bei der Bauinspektion Döbeln II, zum Baubüreau Hohenstein-Ernstthal. — In den Ruhestand getreten ist der Baurath bei der Staatseisenbahnverwaltung Edlinger in Pirna.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Abwehr von Unfällen bei Hochwasser betreffend.** Anlässlich der letzten Hochwasserkatastrophe sind durch rechtzeitige Einstellung des Zugverkehres in den gefährdeten Bahnstrecken der österreichischen Staatsbahnen weitere folgenschwere Unfälle hintangehalten worden. Das Eisenbahnministerium hat den Anlass wahrgenommen hierüber der betheiligten Staatsbahndirektion bezw. den um die bezüglichen Maassnahmen verdienten Organen seine volle Befriedigung auszudrücken und dabei die Erwartung ausgesprochen, dass bei ähnlichen Anlässen auch in Hinkunft die gleiche Umsicht bethätigt werden wird.

— **Stand der Eisenbahnbauten im August 1899.** Durch den Baubeginn der Lokalbahn Mutenitz-Gaya sind im Monat August den im Bau befindlichen Bahnen 16,4 km zugewachsen; dagegen sind 55,3 km durch die Bauvollendung der Lokalbahn Trzebinia-Skawce, und 2,3 km durch die Eröffnung der elektrischen Ringbahnlinie in Baden, somit 57,6 km Lokal-(Klein-)bahnen abgefallen. Es verblieben am Schlusse des Monates August 274,9 km Hauptbahnen und 609,3 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Das jüngste Hochwasser und die österreichischen Staatsbahnen.** An der Wiederherstellung der durch das letzte Hochwasser an dem Bahnkörper und den Kunstbauten der westlichen Staatsbahnen angerichteten Schäden wird mit dem grössten Eifer gearbeitet. Bei der Ennsbrücke sowie der Mühlbachbrücke bei Kleinmünchen sind die weggerissenen Pfeiler durch vorläufige Anlagen ersetzt; in der Strecke St. Valentin-Linz wurde der Verkehr am 11. d. Mts. eröffnet. Die Strecke durch das Gesäuse (Klein-Reifling-Selzthal) ist am 14. d. Mts. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Dagegen dürfte die Wiederherstellung der Mattighofbrücken bei Braunau sowie der Schäden bei Hüttau noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Die wochenlange Unterbrechung des Verkehres auf den Hauptlinien der westlichen Staatsbahnen hat eine derartige Anstauung von Gütern im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen sowie der Anschlussbahnen — vor allem der Südbahn und der bayerischen Staatsbahnen — zur Folge gehabt, dass wohl noch weitere Wochen vergehen werden, ehe es möglich sein wird, die nach tausenden zählenden beladenen Güterwagen, welche in den Stationen und auch ausserhalb derselben auf Ausweichgleisen längs der freien Strecke stehen, sowie die in den Magazinen lagernden Frachtgüter abzubefördern und auch die neu zur Aufgabe gelangenden Güter ohne Verzögerung ins Rollen zu bringen. Soweit sich bis jetzt überblicken lässt, dürften die Herstellungskosten den Betrag von 2 000 000 fl. wohl überschreiten. Hierzu kommt der bedeutende, durch die Verkehrsunterbrechungen verursachte Einnahmeausfall.

— Im **nordwestböhmischen Braunkohlenrevier** zeigt sich ein empfindlicher **Wagenmangel.** Angesichts dieses Missstandes hat sich der Bergbauliche Verein in Teplitz telegraphisch an das Eisenbahnministerium um Abhilfe gewendet und um Einleitung energischer Schritte zur Behebung des Wagenmangels gebeten, da einzelne Werke bereits zur Betriebseinschränkung genöthigt sind.

— **Für Investitionen bei den ungarischen Staatsbahnen** sind für das nächste Jahr auf Grund des bezüglichen Gesetzes vom Jahre 1897 insgesammt 20 000 000 Kr. vorgesehen. Diese vertheilen sich wie folgt: Herstellung und Einrichtung von Werkstätten und Zugförderungsstationen 1 400 000 Kr., für die Anschaffung von Verkehrs- und Betriebsmitteln 10 280 000 Kr., für den Bau von zweiten Gleisen, Umgestaltung von Linien und Rangirstationen 3 100 000 Kr., für Erweiterung von Bahnhöfen und Aufnahmegebäuden 3 980 000 Kr., für kleinere Ergänzungsarbeiten 1 140 000 Kr.

— **Bahneröffnungen in Ungarn.** Am 1. Oktober wurde der Betrieb der Lokalbahn Zsibó-Sülelmed-Nagy-Bánya und deren Flügelbahn Sülelmed-Szilagy-Cseh eröffnet. Die mit Inbegriff der Flügelbahn 78,9 km lange Linie zweigt von der Szamosthalbahn bei Station Zsibó ab und verbindet diese in der Endstation Nagy-Bánya mit der als Sackbahn endigenden, im Betriebe der Direktion der ungarischen Staatsbahnen stehenden Flügelbahn Szatmár-Nagy-Bánya der Hauptlinie Debreczin-Szatmár-Királyháza der ungarischen Staatsbahnen und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahn Szatmár-Fehér-Gyarmat. Die Baukosten der Hauptlinie und ihrer Flügelbahn, deren Konzessionäre die Direktion der Szamosthaler Eisenbahn und namens des Munizipiums der königlichen Freistadt Nagy-Bánya deren Bürgermeister sind, waren mit 2 960 000 fl. bemessen.

Am 10. Oktober wurde ferner die 22 km lange Eisenbahn Zsolna-Rajecz eröffnet. Diese Bahn hat für Oberungarn eine grosse Bedeutung, da die bedeutenden Forstprodukte bisher mangels entsprechender Verkehrsmittel der Verwerthung nicht zugeführt werden konnten. Auch werden infolge der neuen Verbindung bedeutende Zuckerrübenkulturen, sowie die an der Bahn liegenden grossen Cementmergellager aufgedeckt werden, wodurch auch das Entstehen neuer Industrien zu erwarten ist. Alle diese Umstände sichern der Bahn eine entsprechende Rentabilität, die durch den in Aussicht genommenen Ausbau der Linie bis Privigye noch gehoben werden dürfte. Der Kurort Rajeczfürdö wird durch die nunmehr verbesserte Verbindung voraussichtlich Fremdenzufluss gewinnen.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat August d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

| Hauptbahnen | im August | |
|---|---|---|
| | 1899 | gegen 1898 |
| | fl. | fl. |
| Ungarische Staatsbahnen . . . . . | 8 637 700 | + 30 747 |
| Südbahn (ungarische Linien) . . . . | 667 476 | + 11 938 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . . | 71 863 | + 3 592 |
| Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie) | 520 971 | + 18 777 |
| Mohács-Fünfkirchener E. . . . . . | 49 178 | — 7 317 |
| Fünfkirchen-Bárcser E. . . . . . . | 49 000 | — 1 136 |
| Hauptbahnen zusammen | 9 996 188 | + 56 601 |
| Lokalbahnen „ | 1 632 320 | + 211 316 |
| insgesammt | 11 628 508 | + 267 917 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat August 9 170,9 (9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 811,5 (6 952,8) km, zusammen somit 16 982,4 (16 119,6) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 862,8 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 78 088 319 (+ 2 906 032) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 130 984 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 775 048 fl. (bei einem Längenzuwachs von 858,7 km).

— Im Mai d. J. wurde, wie s. Zt. mitgetheilt, das **ungarische Verkehrsmuseum** in Budapest eröffnet. Nunmehr liegt eine Denkschrift über dieses Museum nebst einem Wegweiser durch dasselbe vor. Das Museum bietet ein anschauliches Bild der Entwickelung der ungarischen Eisenbahntechnik in ihren verschiedenen Zweigen. Unter den zahlreichen interessanten Gegenständen, welche das Museum birgt, seien u. a. genannt eine Sammlung von Schienensystemen der ungarischen Staatsbahnen von der Flachschiene der ersten Pferdeeisenbahn aus dem Jahre 1838 bis zur Goliathschiene aus dem Jahre 1895, ferner Brücken- und Bahnhofmodelle, über 20 Lokomotivmodelle aus den Jahren 1848 bis 1898, darunter das Modell der im Jahre 1873 im Reschitzaer Eisenwerke gebauten ersten ungarischen Schmalspurlokomotive, sodann gegen 60 Modelle von Personen- und Güterwagen durchwegs im gleichen Grössenverhältnisse, Modelle von Werkstätteneinrichtungen mit Antriebsvorrichtungen, Modelle der Einrichtungen der Eisenbahnlehrlingswerkstätten nebst den Arbeiten der Lehrlinge sowie eine Sammlung von älteren und neuen Telegraphen- und Signalapparaten usw.

— Im ungarischen Abgeordnetenhause kam vor kurzem die Eingabe des im Jahre 1878 in Szegedin abgehaltenen Handelskongresses wegen **Ueberbrückung der Donau zwischen Baja und Battaszek** zur Behandlung. Der Berichterstatter beantragte, die Eingabe dem Handelsministerium abzutreten, welcher Antrag auch angenommen wurde. Ein Abgeordneter wies im Laufe der Verhandlung darauf hin, dass das Zustandekommen dieser Brücke seit drei Jahrzehnten herbeigesehnt wird. Die Wichtigkeit der Brücke werde von jedermann anerkannt, trotzdem habe man bisher in dieser Angelegenheit nur Versprechungen gehört. Die Entwickelung von Handel und Gewerbe eines grossen Landestheiles hänge vom Ausbau dieser Brücke ab, welche bis in die siebenbürgischen Landestheile belebend wirken würde. Die Getreidefrachten nach Fiume seien nur infolge des Mangels einer solchen Brücke noch verhältnissmässig theuer, da die Frachten mit einem Umwege von mehr als 100 km über Gombos oder über Budapest geleitet werden müssen. Schon der Umstand, dass es auf dem zwischen Pressburg und Budapest gelegenen 240 km langen Donauarme neun Brücken gibt, während auf dem zwischen Budapest und Neusatz liegenden 460 km langen Donauarme keine einzige Brücke existire, zeige, dass die Brücke unbedingt nöthig sei. Redner beantragt, das Haus möge den Handelsminister anweisen, die Vorarbeiten in Angelegenheit der Ueberbrückung der Donau zwischen Baja und Battaszek unverzüglich in Angriff nehmen zu lassen.

Der Handelsminister erklärte, dass diese Frage seit 30 Jahren den Gegenstand von Erwägungen bilde, doch habe bisher die Verwirklichung des Planes auf manche Schwierigkeiten gestossen, welche allerdings heute bereits zum grossen Theil beseitigt sind. Besonders eine prinzipielle Erwägung habe der Lösung dieser Frage im Wege gestanden, und zwar die, dass die Ueberbrückung der Donau zwischen Baja und Battaszek den Verkehr nach Fiume ableiten und dadurch die kommerzielle Bedeutung Budapests vermindern würde. Der Minister theile diese Ansicht nicht. Die Brücke dürfte einen gewissen Einfluss auf die Hauptstadt ausüben, sie werde aber den Verkehr Budapests nicht gefährden. Im übrigen sei die Centralisation, welche im Interesse Budapests bisher in der Verkehrspolitik nothwendigerweise befolgt wurde, bereits auf dem Punkte angelangt, an welchem man diesem Ziele die Entwickelung der Provinzstädte nicht mehr unbedingt unterordnen müsse. Uebrigens werde der Ueberbrückung von den Anhängern und Gegnern eine so grosse Bedeutung zugeschrieben, welche die Brücke unter den gegenwärtigen Verhältnissen überhaupt nicht besitze. Seitdem die Bewegung im Interesse der Erbauung dieser Brücke eingeleitet wurde, hätte das Eisenbahnnetz, besonders aber die Tarifpolitik eine solche Gestaltung erlangt, dass die Ueberbrückung für Budapest nicht mehr den Nachtheil zur Folge haben würde, welchen man früher befürchtete und dass auch die Vortheile vom Standpunkte des internationalen Verkehres geringer geworden seien. Es dürfte sich unter den bestehenden Tarifverhältnissen höchstens jener Theil des Verkehres in der neuen Richtung abwickeln, welcher auf die von Grosswardein bis Körös gezogene Linie und auf die östlich von dieser liegenden Theile entfalle. Vom Standpunkte dieser Gegenden besitze die Brücke ohne Zweifel grosse Bedeutung.

Hier handele es sich aber nicht blos um den Brückenbau. Die Ueberbrückung habe ihre Folgen. Man müsse zunächst die beiden Vizinalbahnen Szabadka-Baja und Battaszek-Zakany umgestalten und auch auf den ferner liegenden Bahnen entsprechende Arbeiten vornehmen. Dies aber erfordere beträchtliche Ausgaben. Der Minister werde die Angelegenheit weiterstudiren und den Bau unter Berücksichtigung der zeitlichen Reihenfolge, welche in der Ausgestaltung der Verkehrseinrichtungen eingehalten werden müsse, durchzuführen trachten.

— **Das Budget für das Eiserne Thor.** Im Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 sind an Einnahmen aus den Schifffahrtsgebühren beim Eisernen Thor 640 000 Kr. eingestellt, dagegen an Ausgaben und noch nothwendigen Aufwendungen 355 870 Kr., so dass der Staatskasse 284 730 Kr. verbleiben werden. Dagegen betragen die Zinsen und Tilgungskosten für die Eiserne Thoranleihe 1 459 700 Kr. und hat demnach Ungarn eine Last von 1 174 970 Kr. zu tragen. Die Einnahmen sind unter der Annahme eines Durchzuges von mehr als 3 000 000 dz Güter durch die Stromschnellenstrecke ermittelt, eine Menge, die bei der heurigen schwachen rumänischen Ernte und infolge Aufhebung des Mahlverkehres kaum erreicht werden dürfte.

— In dem bekannten **Streit zwischen der Hauptstadt Budapest und dem Handelsminister bezüglich der Zuständigkeit in Angelegenheit der städtischen Strassenbahnen** hat der städtische Munizipalausschuss in seiner ordentlichen Generalversammlung den Antrag der Finanzkommission (vergl. Nr. 79 S. 1290 d. Ztg.) nicht angenommen und in dieser Sache folgenden Beschluss gefasst:

„Die Hauptstadt nimmt mit Vertrauen die Zusicherung des Ministers entgegen, dass er die Selbstverwaltungs- und materiellen Rechte der Hauptstadt nicht schmälern wolle, und dass er bereit sei, die berechtigten Ansprüche der Gemeinde nach Thunlichkeit zu fördern. Mit Vertrauen und Beruhigung nimmt die Hauptstadt ferner die Zusicherung des Ministers auf, dass die Strassenbahngesellschaft verpflichtet sei, nach Vollendung der Bauten die Verwendung der festgestellten Bausumme nachzuweisen und dass der Hauptstadt Gelegenheit werde geboten werden, in die Schlussrechnungen Einsicht zu nehmen und ihre Bemerkungen vorzubringen."

Die Generalversammlung des Munizipalausschusses nahm den Erlass und die der Budapester Strassenbahngesellschaft ausgefolgte Konzessionsurkunde zur Kenntniss und beschloss, den Minister zu bitten, er möge anordnen, dass zugleich mit den Konzessionsverhandlungen dem Munizipalausschuss die eingehenden Kostenüberschläge zur Verfügung gestellt werden und dass der Hauptstadt durch die Uebersendung des Verhandlungsprotokolls Gelegenheit geboten werde, sich noch vor der Ausfolgung der Konzessionsurkunde in betreff der Geltendmachung ihrer Interessen zu äussern.

Allem Anscheine nach dürfte mit diesem Beschlusse der langjährige Streit zwischen der Gemeinde Budapest und der ungarischen Regierung endgültig beigelegt sein.

— **Der ungarische Eisenbahn- und Schifffahrtsklub** in Budapest, dessen Gründung im Laufe dieses Monats erfolgen dürfte, gibt ein Fachblatt für das Speditions- und Transportwesen unter dem Titel „Vasuti és Hajózási Hétilap" heraus. An der Spitze des Redaktionskomitees dieses Blattes steht der Direktor der ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrath Marx, verantwortlicher Schriftleiter ist Dr. Szabolcsy.

— **Lieferung ungarischer Lokomotiven nach Bulgarien.** Die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen hat, wie aus Sofia gemeldet wird, bei einer internationalen Ausschreibung die Lieferung von 10 Stück Lastzug- und 4 Stück Eilzuglokomotiven für die bulgarische Staatsbahn erstanden.

## Vereinsausland.

— Die in Aussicht genommene **Vermehrung des rollenden Materials der belgischen Staatsbahnen** bedingt eine Ausgabe in Höhe von 10 000 000 Frcs. Zunächst werden 700 Güterwagen zum Kohlentransporte benöthigt, deren jeder eine Tragkraft von 15 t hat. Diese Wagen, deren Gesammtkosten sich auf 2 250 000 Francs stellen, sollen möglichst bald geliefert werden. Im Laufe des nächsten Monats gelangen alsdann 100 Personenwagen II. Klasse zur Bestellung, jeder mit Abtheilen zu 8 Plätzen ohne Seitengang. Es bildet diese Bestellung, im Werthe von 2 200 000 Francs, nur den Vorläufer grösserer Lieferungen derselben Gattung. Geplant ist ausserdem die Einstellung von 50 Lokomotiven einer ganz neuen Konstruktion von bedeutender Zugkraft. („B. B.-Ztg.")

— Wie die „B. B.-Ztg." erfährt, hat die **spanische Nordbahn** in den letzten Tagen bei der hannoverschen Maschinenbauaktiengesellschaft 10 Lokomotiven in Auftrag gegeben, deren Lieferung in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres erfolgt. Der Preis für diese Lokomotiven (ohne Tender) ist auf 72 000 *M.* festgesetzt; das bildet gegenüber der sonstigen Bewerthung von Lokomotiven eine bedeutende Erhöhung.

— Im Gegensatze zu unserer neulichen der Münch. „Allg. Zeitung" entnommene Nachricht über die der **Verbindung der Eisenbahn Piräus-Larissa mit dem türkischen Eisenbahnnetz** entgegenstehenden Schwierigkeiten erfährt der meist gut unterrichtete „Economist d'Orient" jetzt, dass zwischen dem türkischen Ministerium und einer Gruppe von Kapitalisten und Eisenbahnunternehmern, nämlich mit dem „Eastern-Railway Construction Syndicate Ltd.", zu welchem auch die Société de Batignolles gehört, Verhandlungen gepflogen werden, welche Erfolg versprechen. Die Vorstudien zu dem Projekte haben dahin geführt, dass der Endpunkt der griechischen Linie der Hafen von Tzayezi ist, von da aus zieht sich die Linie längs der thessalischen Küste, um in Saloniki zu enden. Der Sultan hat nunmehr zu dieser Verbindung seine Zustimmung gegeben.

Nach einer anderen Meldung wird die Konzession zum Bahnbau Athen-Larissa in kürzester Frist der deutsch-anatolischen Bahngesellschaft übertragen werden, während für die Strecke Larissa-Saloniki ein besonderes Abkommen zwischen der Türkei und Griechenland vorbereitet ist.

— **Die Unzulänglichkeit des St. Petersburger Hafens bezüglich der Umladevorrichtungen und Lagerplätze.** Der Handel und Verkehr ist heute im allgemeinen darauf gerichtet, für die beiden grossen Verkehrsmittel: die Schifffahrt und die Eisenbahnen in den Hafenplätzen, an denen sie zusammentreffen und der Güteraustausch stattfindet, Vorkehrungen herzustellen, die diesen Austausch der Güter zwischen Schiff und Eisenbahnwagen sehr vollkommen gestalten. Ja, man kann wohl sagen, dass Hafenplätze heute vom Schiffsverkehre gemieden werden, wenn sie noch, wie vor zwei oder drei Jahrzehnten, ohne diese Hilfsmittel, die nicht nur ein schnelles Umladen bezw. Entladen ermöglichen, durchzukommen versuchen. Alle grossen Hafenplätze des westlichen Europas sind daher längst in vollkommenster Weise mit allen Vorkehrungen, Eisenbahngleisen, Güterschuppen, Hebekrähnen usw. ausgestattet, so dass Zeit gespart und die Güter geschont werden, damit sie weder durch mangelnde Kraft in Gefahr kommen beschädigt zu werden, noch durch mangelnden Schutz gegen die Unbill der Witterung zu verderben.

Wenn man daher in dieser Beziehung in Westeuropa und jenseits des Ozeans schon sehr weit gekommen ist, so fällt es auf, dass Russland gerade in Bezug auf den Hafen seiner Haupt- und Residenzstadt Petersburg so sehr weit hinter allem, was in dieser Beziehung die Zeit fordert, zurückgeblieben ist.

Man sollte meinen, schreibt die „Deutsche St. Petersburger Zeitung", dass Petersburg als Residenz des grossen russischen Reiches und als eine der bedeutendsten Handelsstädte Russlands geradezu grossartige Hafenanlagen besitzt; man sollte meinen, dass keine Mühe und Kosten gescheut werden, um den Hafen der Residenzstadt zu einem mustergültigen auszugestalten, doch wer sich nur einmal der Mühe unterzogen hat, den Hafen in Augenschein zu nehmen, der kommt zur Ueberzeugung, dass Hafenanlagen wohl kaum elender und unpraktischer sein können, als die St. Petersburger. Die Einrichtungen im Hafen von Gutujewski genügen nach keiner Richtung hin und stellen gewissermaassen nur eine Kette von Missständen dar. Das Hafenbecken ist viel zu klein, um die grosse Anzahl von Schiffen aufnehmen zu können, die schwer beladen aus aller Herren Länder Waaren anbringen und der Zollbezirk ist viel zu klein für eine bequeme Lagerung, Abfuhr oder Weiterverladung der Güter. Die Bezeichnung „Lagerplatz" auf das Gebiet des Gutujewski-Zollbezirkes angewandt, ist wenig zutreffend, denn der ganze Zollbezirk besteht aus unebenem Gelände, welches zudem noch recht sumpfig ist. Ein mässig starker Regen ist imstande, alle tief gelegenen Stellen und darunter grosse Plätze, wie die vorzugsweise zur Lagerung von Baumwolle bestimmte sogen. „Shelesnaja Pristan" in kleine Seen zu verwandeln, und die verschiedenen Waaren schwimmen alsdann im Wasser. Wohl jede Firma, die ihre Waaren ständig über den Hafen von Gutujewski bezieht, hat diesen Uebelstand bitter empfunden. Einige Plätze weisen bei geringem Regen schon einen Schmutz von etwa 1 Fuss Tiefe auf; regnet es dann noch weiter, so wird es ganz unmöglich, zu den dort gelagerten Waaren zu gelangen und eine Abfertigung derselben zu bewirken.

Bei allen mit der Waare auszuführenden Bewegungen ist die Enge des Zollbezirkes überaus hinderlich. Diese Einsicht hat sich auch in Regierungskreisen schon längst Bahn gebrochen und schon längst sind Projekte zu neuen, zweckentsprechenden Hafenanlagen ausgearbeitet worden. Nach dem im Jahre 1895 ausgearbeiteten Plane stand in Aussicht, im nächsten Jahre schon einen idealen Hafen zu haben, denn für Ausführung der erforderlichen Arbeiten waren fünf Jahre in Aussicht genommen. Diese Frist ist nun schon beinahe verstrichen und es ist noch nichts gethan. Gegenwärtig tagt unter Vorsitz des Gehilfen des Ministers der Verkehrsanstalten wieder eine besondere Kommission, welche die Erweiterung und Verbesserung der Hafenanlagen zu erwägen und auszuarbeiten die Aufgabe hat, und wie die amtliche „Handels- und Industriezeitung" meldet, hat die Kommission für die Ausführung aller in Aussicht genommenen Arbeiten einen neuen Termin von acht Jahren festgesetzt. Nach den bisher gemachten Erfahrungen dürften jedoch auch diese acht Jahre verstreichen, meint unsere Quelle traurig, ohne dass sich in der gegenwärtigen Lage der Dinge etwas geändert haben wird. Ein Menschenalter wird vielleicht hingehen, bis die Hafenanlagen in ihrer jetzt geplanten Anordnung fertig dastehen werden.

Ein arger Widerspruch liegt in diesem Zustande allerdings begründet, wenn man erwägt, dass die Eisenbahnverwaltungen alle möglichen Mittel aufwenden, um die Güter möglichst schnell und geschützt vor den schädigenden Einflüssen der Witterung dem Hafen zuzuführen und dass in den Hafenplätzen die Schiffe bereit liegen, um die Güter mit einer Schnelligkeit weiter fortzuschaffen, wie man das vor 10 bis 20 Jahren noch nicht kannte. Wenn so von den Verkehrsanstalten unter Aufwendung grosser Mittel viel geschieht, um den internationalen Güteraustausch zu beschleunigen, dann lastet es natürlich doppelt schwer auf Handel und Verkehr, wenn ein so wichtiger Hafenplatz, wie z. B. St. Petersburg, gewissermaassen einen todten Punkt darstellt. Mit allem, was heute der Verkehr verlangt, ist Petersburg weit zurückgeblieben und trotzdem wird gerade hier der Anspruch erhoben, dass der Handel des neuerschlossenen Sibiriens Petersburg zu seinem Ausgangshafen nehmen soll.

Besonders befremdlich wäre es nicht, wenn Petersburg bei dieser Gelegenheit abermals von einem anderen Hafen überflügelt werden sollte, denn sein Hafen ist weder zeitgemäss ausgerüstet, noch auch billig.

— Die amtliche St. Petersburger „Handels- und Industriezeitung" theilt mit, dass für Transporte auf der am 1./13. September d. J. eröffneten schmalspurigen **Zweigbahn Ochotschewka-Kolpny** der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn vom 8./20. September d. J. ab dieselben Tarife, wie sie auf den Zweiglinien Korenowo - Sudsha und Korenowo - Rylsk gelten, angewandt werden.

— **Zur projektirten russisch-persischen Eisenbahnverbindung** schreibt der Petersburger x-Korrespondent der „Rigaer Handels- und Börsenzeitung“:

Gegenwärtig beginnt die Verwirklichung einer Frage, die bereits in den 70er Jahren hervorragende Staatsmänner wie Gortschakow, Miljutin usw. interessirt hat. Wir meinen die Anlage von Eisenbahnen nach Persien und die Verbindung des russischen Eisenbahnnetzes mit dem persischen Meerbusen. Die Bedeutung dieser projektirten Bahnen für den Durchgangsverkehr ist ungeheuer, da sie, indem sie dem russischen Handel einen Weg zum Ozean bahnen, ihm völlig neue Absatzgebiete eröffnen und wahrscheinlich in nicht allzu ferner Zukunft die Wasserwege, auf denen jetzt der Handel vor sich geht, ersetzen werden. Ausser ihrer Bedeutung für den Durchgangsverkehr sind die projektirten Bahnen auch noch in anderer Hinsicht wichtig. Die russische Industrie hat sich in den letzten Jahren grossartig entwickelt und der Bedarf an Kupfer allein beträgt über 1000000 Pud (1 Pud = 16,38 kg) jährlich, die Kupferausbeute in Russland aber übersteigt im Mittel nicht 300000 bis 350000 Pud jährlich. Die neu projektirte Bahn geht durch eine Gegend (Karadagh), welche die an Kupfer reichste auf der ganzen Welt ist, ebenso an Blei-, Eisen- und Silbererzen. Das Kupfererz enthält etwa 15—20 % reines Kupfer, während im Ural sogar Erze geschmolzen werden, die nur 3 % Kupfer enthalten. Die Gesammtausbeute von Kupfererz in der genannten Gegend kann auf 3000000 Pud jährlich gebracht werden. Ferner eröffnen sich durch die neuen Bahnen für die Naphthareichthümer Transkaukasiens ganz neue Absatzmärkte.

Der Bau der Linie Alexandropol-Eriwan, der im laufenden Jahre begonnen wurde, ist der erste Schritt zur Anlage von Eisenbahnen nach Persien. Zugleich mit dem Bau dieser Linie ist beschlossen worden, Voruntersuchungen für die Verlängerung dieser Bahn nach verschiedenen Richtungen bis zu dem Haupthandelscentrum Nordpersiens, der Stadt Täbris, sowie Voruntersuchungen für die Fortsetzung der Bakuer Eisenbahn am Ufer des Kaspisees entlang nach Lenkoran, nach dem Hafen Astarah und der Stadt Rescht auszuführen.

— **Siamesische Staatsbahnen.** Mit der Ausgestaltung der Verkehrsmittel in fernen Ländern durch deutschen Einfluss und Unternehmungsgeist wird es immer mehr zur Uebung, auch deutsche Ingenieure und Verkehrsbeamte als Rathgeber der Regierungen und Leiter der Betriebe zu gewinnen. So wirkt eine Anzahl deutscher Eisenbahnbeamten bei den Bahnbauten in den deutschen Kolonien sowie in China beim Bau und Betriebe der dortigen Bahnen, ferner in Japan und vor allem in Siam. Dem grössten Theile der Leser dürften die Verdienste des Generaldirektors der königlich siamesischen Staatsbahnen, preussischen Bauraths Bethge, bekannt sein, welche sich dieser in seiner nunmehr 11jährigen Thätigkeit um den Bau und Betrieb der siamesischen Staatsbahnen erworben hat. Dass diese Pioniere deutschen Einflusses in fernen Ländern bei Vergebung von Lieferungen sowie bei Besetzung eingehende Fachkenntnisse erfordernder Beamtenstellen usw. mit Vorliebe erprobte Lieferanten und Beamte ihres Heimathlandes berücksichtigen, und dadurch mittelbar ihrem Vaterlande dienen, ist erklärlich. Meldeten wir doch erst kürzlich die Ausschreibung einiger Beamtenstellen bei den Bahnen der deutschen Kolonien in Afrika. Jetzt hat nun auch der schon genannte Generaldirektor der königlich siamesischen Staatsbahnen in Bangkok, Baurath Bethge, welcher für seinen Verwaltungsbereich die Stelle des Assistenten und Vertreters des Werkstättenvorstehers neu zu besetzen hat, sich an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten gewendet, zwecks Vorschlages einer geeigneten Persönlichkeit für diese Stelle. Gesucht wird hierfür ein geeigneter jüngerer Werkmeister oder älterer Werkmeisterdiätar der preussischen Staatsbahnverwaltung, der neben tüchtigen Fachkenntnissen auch einige Kenntniss der englischen Sprache besitzen muss, da diese Dienstsprache ist. Der Betreffende erhält ausser dem Gehalt, welches für die ersten beiden Jahre monatlich 350 Ticals (420 ℳ), für das dritte und vierte Jahr 400 Ticals (480 ℳ) und für die folgenden Jahre 450 Ticals (540 ℳ) beträgt, freie Wohnung, freie ärztliche Behandlung und freie Hin- und Rückfahrt, falls er sich auf fünf Jahre verpflichtet. Der erforderliche Urlaub hierzu ist dem Betreffenden unter Wahrung des Besoldungs- und des Anwärterdienstalters in Aussicht gestellt.

— In Tsingtau sind, wie die „Köln. Ztg.“ erfährt, wieder fünf deutsche Ingenieure angekommen, die für den Bau der **Schantungeisenbahn**, des Unternehmens der in Berlin errichteten deutschen Schantungeisenbahngesellschaft, thätig sein werden. Dieser Bau, der bekanntlich zunächst die Strecke von dem deutschen Hafen Tsingtau bis zu der chinesischen Provinzialhauptstadt Tsinanfu, beiläufig etwa 400 km, umfassen wird, ist bereits sowohl von Tsingtau als von der chinesischen Kreisstadt Kiautschou aus rüstig in Angriff genommen. Die Erdarbeiten bis Weihsien, dem Hauptort des dem Hafen Tsingtau zunächst gelegenen Kohlengebietes, sind auf der ganzen Strecke, und zwar vorwiegend an chinesische Unternehmer, vergeben worden, von denen gegenwärtig schon mehrere tausend Erdarbeiter beschäftigt werden. Falls das Oberbaumaterial aus Deutschland rechtzeitig eintrifft, ist ein rasches Fortschreiten der so kräftig in Angriff genommenen Eisenbahnbauarbeiten mit Zuversicht zu erwarten.

— Einer Zusammenstellung der „Revue de Statistique“ entnimmt die „Köln. Ztg.“ folgende Angaben über die Länge der gegenwärtig dem Betriebe übergebenen **afrikanischen Eisenbahnen.** Auf Aegypten und den östlichen Sudan kommen 3358 km; im Bau begriffen ist die Eisenbahn von Berber nach Kassala und Suakim. Tunesien hat bereits 1050 km, wozu noch die Linien Moknine-Sfax und Saguan-Kairuan kommen werden. Algerien hat seit 1862 3303 km erhalten und mehrere Ausbauten und neue Linien sind geplant, zum Theil als Anfangsstrecken für die küftige Saharabahn. Frankreich besitzt seit 1886 in Senegambien eine 264 km lange Bahn von Dakkar nach Saint-Louis. Im französischen Sudan besteht eine Eisenbahn von 159 km zwischen Kayes und Debubeba; eine Verlängerung um 420 km bis Bamako und Tulimandio ist in Aussicht genommen. Die Briten haben in Sierra Leone eine Verbindung von 50 km zwischen Freetown und Songotown, die nach dem Innern verlängert werden soll. An der Goldküste besteht die Bahn von Segundi nach Tarqua, 60 km, in Lagos die Strecke vom Hauptort Lagos nach Abeokuta, 60 km. Ausser der grossen Eisenbahn von 399 km zwischen Matadi und Leopoldville rühmt sich der Kongostaat des Besitzes einer Bahn von Boma nach der Lukula, 30 km, und einer Kleinbahn (2 km) von Boma nach der Anhöhe. Die Portugiesen haben endlich die Bahn von Loanda nach Ambaca, 363 km, ausgebaut und möchten sie um 150 km bis Malangue verlängern; die Bahn von Sao Felipe bis Katumbela ist 30 km lang. In Deutsch-Südwestafrika wird die Länge der im Bau begriffenen Bahn von Swakopmund nach Windhoek mit 260 km angegeben. Mit 4487 km schiesst die Kapkolonie den Vogel ab, freilich wenn man die Anfangsstrecken der Rhodes'schen Längsbahn bis Umtali hinzurechnet; zahlreiche Strecken sind noch im Bau. Natal weist 795 km auf, und an weiteren Plänen fehlt es nicht. Der Oranjefreistaat hat 960 km, Transvaal 1935; in beiden Freistaaten sind neue Anlagen in der Ausführung begriffen. Auf Portugiesisch-Ostafrika kommen 400 km. Sogar in Madagaskar sind von der Bahn von Tamatave nach Tananarivo schon einige Kilometer ausgeführt. Auf der Insel Réunion verbindet ein Strang von 127 km die Orte St. Pierre, St. Denis und St. Benoît. Mauritius hat 272 km. Das weite Gebiet von Deutsch-Ostafrika hat nur die Strecke von 90 km zwischen Tanga und Korogwe aufzuweisen, während in dem benachbarten Britisch-Ostafrika von der sogenannten Ugandabahn bereits über 600 km befahren werden können. An der französischen Somaliküste reicht schon eine Strecke von 50 km ins Innere, um nach Harrar (250 km) und später nach Adis-Abeba, der Hauptstadt Abessiniens, fortgesetzt zu werden. Endlich ist den Italienern in Erythräa die 27 km lange Strecke von Massauah nach Saahi gutzuschreiben. Im ganzen besitzt Afrika 19126 km Eisenbahn, wovon auf die englischen Kolonien 6220 km, auf die französischen 3358 km, auf die portugiesischen 793 km kommen. Mit 350 km hat Deutschland verhältnissmässig am wenigsten zur Erschliessung seiner Besitzungen gethan, was die Privatunternehmung sich ebenso gut als Unterlassungssünde anschreiben kann wie das Reich.

— Unsere in Nr. 80 S. 1310 d. Ztg. ausgesprochene Hoffnung, dass der auf den 16. d. Mts. einberufene Kolonialrath die brennende Frage der **ostafrikanischen Centralbahn** wieder in Fluss bringen werde, ist nicht getäuscht worden. Zwar sind die in die Oeffentlichkeit gedrungenen Nachrichten noch nicht ganz klar, doch so viel ist gewiss, dass sich der Kolonialrath mit grosser Mehrheit dafür ausgesprochen hat, dass das R e i c h den Bau einer ostafrikanischen von Dar-es-Salaam ausgehenden Centralbahn übernehme und dass zur Ergänzung der bereits ausgeführten Vorarbeiten und zum B e g i n n d e s B a u e s eine möglichst hohe Summe in den Etat des Jahres 1900 eingestellt werden möge.

Die Bahn soll nach der „Köln. Ztg.“ in drei Jahren bis Ukami gebaut werden und die Kosten für diese einschliesslich einer Abzweigung nach Bagamoyo etwa 291 km langen Strecke sind vom Geheimrath Bormann (siehe die Schrift über die deutsch-ostafrikanische Centralbahn von W. Oechelhäuser Anl. K S. 76 ff.) auf rund 12000000 ℳ veranschlagt. Das wären auf das Kilometer rund 42000 ℳ.

Die Angabe einiger Zeitungen, dass die jetzt in Frage stehende Vorlage sich auf die Strecke der ostafrikanischen Centralbahn bis Kilossa beziehe, scheint nicht zutreffend; dieser Platz liegt etwa 80 km weiter westlich als der Endpunkt Mrogoro des Bormann'schen Kostenanschlages, dem Baulänge (291 Kilometer) und Baukosten (rund 12000000 ℳ) offenbar entnommen sind. Auch gehört Kilossa nach der Karte nicht mehr zu der Landschaft Ukami. Nach Andeutungen in der Presse hat

der Vertreter der Reichsregierung im Kolonialrath zunächst wohl nur beabsichtigt, dessen Stimmung zu sondiren, und er ist daher mit einer sehr bescheidenen Summe für die Vollendung der Vorarbeiten als nächstem Erforderniss hervorgetreten. Die entschlossene und dem Unternehmen durchweg günstige Stellungnahme des Kolonialrathes hat aber ihre Wirkung nicht verfehlt und es scheint, dass die Regierung bereit ist, dem mitgetheilten Beschlusse des Kolonialrathes zu entsprechen. Wir würden dies jedenfalls mit Freuden begrüssen. Sowohl die Erbauung der Bahn an sich, wie ihre Herstellung als Reichsbahn scheint uns kaum mehr abweisbar, nachdem England die Ugandabahn — und zwar auch diese als Staatsbahn — so gefördert hat, dass es bei der Erreichung des Viktoria-Nyanza vor uns immerhin einen Vorsprung von einigen Jahren hat. Es wird deshalb auch unsere dringlichste Aufgabe sein, mit der Centralbahn das Südufer dieses Sees zu erreichen, während nach dem Urtheil Sachverständiger die Erreichung des Tanganjika noch verschoben werden kann.

Dass die Bahn als Reichsbahn erbaut wird, halten wir im Interesse eines baldigen Zustandekommens und zur Vermeidung einer wirthschaftlich wie finanziell unerwünschten Zinsbürgschaft für das Beste.

— Die Direktion der **niederländischen südafrikanischen Bahn** hat aus Anlass der damals bevorstehenden, inzwischen bereits ausgebrochenen Feindseligkeiten folgende das Verhalten ihrer Beamten während eines feindlichen Angriffes betreffende Anordnungen erlassen: Die Beamten dürfen sich am Kampfe nicht betheiligen, ausgenommen wenn sie dazu kommandirt werden; es wird ihnen nicht gestattet werden, in und ausser Dienst Waffen zu tragen, und sie dürfen regulären Truppen keinen Widerstand entgegensetzen. Wer gegen diese Vorschriften handelt, thut so auf eigene Gefahr und Verantwortung. Wenn ein Theil der Eisenbahn vom Feinde genommen ist, so sollen die Beamten ihr bestes thun, sich dem noch nicht besetzten Theil der Bahnlinie entlang zurückzuziehen, und sich auf der nächsten Station zum Dienst melden. Eine Ausnahme davon tritt nur ein, wenn der Feind den Beamten verbietet, sich zu entfernen, oder wenn sie sich aus Rücksichten auf ihre Familie nicht entfernen können. Die Vertheidigung von Bahnstationen gegen reguläre Truppen ist ganz werthlos und weder im Interesse des Staates noch der Eisenbahngesellschaft gelegen. Nimmt der Feind Besitz, dann sollen die Beamten die Arbeit einstellen und ihre Posten verlassen, nachdem sie alles in Ordnung haben. Freiwillig darf dem Feinde keine Hilfe geleistet werden. Werden aber die Beamten vom Feinde zur Dienstleistung gezwungen, so sollen sie gehorchen; sie sollen aber trachten, bei der ersten besten Gelegenheit zu entkommen. Den Beamten ist es gestattet, sich der Gefangenschaft durch das Versprechen zu entziehen, dass sie an dem ihnen vom Feinde angewiesenen Platze bleiben und am Kriege nicht theilnehmen. Die strenge Beobachtung dieser Vorschriften liegt im Interesse der Beamten selbst, des Staates, der Regierung und der Eisenbahngesellschaft. („Südafrikan. Ztg.")

— Ueber den Fortgang des **Eisenbahnbaues über den weissen Pass nach den Goldfeldern von Alaska** (Yukoneisenbahn) haben wir zuletzt in Nr. 63 d. Ztg. berichtet. Dem „Hamb. Corresp." entnehmen wir jetzt folgendes: Die Bahn geht direkt von den Kais des Hafens Skagway aus und ist jetzt bereits bis über den weissen Pass hinaus vorgedrungen, dessen Höhe sie nach einer Strecke von etwa 35 km überschreitet. Gleichzeitig hat die „Alaska-Eisenbahngesellschaft" in Skagway Hafenbauten vornehmen lassen, die es den Dampfern ermöglichen, ihre Ladung unmittelbar an die Eisenbahnwagen heran zu bringen. Dass die Yukoneisenbahn, wie das Werk als Ganzes genannt wird, ungemeine Schwierigkeiten machen musste, kann man sich denken. Die Linie windet sich in langen Zickzacklinien hin und her, bald an den Gehängen des weissen Passes klebend, bald durch gewundene Tunnel führend, bald auf Viadukten über Gletscherspalten setzend. Wenn man sich vergegenwärtigt, dass diese neue Eisenbahnlinie mitten im Winter geschaffen wurde in einer Gegend, die hunderte von Kilometern von jedem civilisirten Orte entfernt liegt, so kann man nur eine aufrichtige Bewunderung für diese kuhne Unternehmung hegen. Die Bahn soll jetzt zunächst bis zum Bennetsee fortgesetzt werden, auf dem zwei Dampfer den Verkehr von einem zum anderen Ufer besorgen werden, von diesem See aus wird die Bahn dann längs der langen Seenkette im Yukonthal bis zum Fort Selkirk fortführen, wo der Pellyfluss in den Yukon mündet. Diese Eisenbahn wird, wenn ihr Betrieb wirklich dauernd aufrecht erhalten werden kann, zur Entwickelung des Mineralreichthums des Yukongebietes ausserordentlich viel beitragen, und vielleicht bilden sich hier und da Ansiedelungen von Leuten, die des Goldsuchens müde geworden sind und dort im Lande bleiben wollen. Allerdings wird von Ackerbau in Alaska nicht viel die Rede sein können, obgleich der Hafen südlicher liegt als Petersburg.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 16. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Lokalbahnstrecke Prachatitz-Wallern (28,335 km), sowie die am 18. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende 23,9 km lange Strecke, Arvaváralja-Szuhahora der Arvathal-Lokalbahn sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Pfälzische Eisenbahnen. Die an der Strecke Schifferstadt-Speyer-Germersheim gelegene, bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Haltestelle Heiligenstein ist am 18. Oktober d. J. auch für den Wagenladungsverkehr in Betrieb genommen worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Maishofen der Linie Salzburg-Wörgl wird am 1. November d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

**Aenderung von Stationsnamen.**

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Bahnstrecke Regensburg-Hof gelegene Station Kirchenlamitz wird fortan die Bezeichnung Kirchenlamitz Bahnhof führen.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.**

(Berichtigungsblatt zum Nachtrage I zur Abtheilung B des Tarifes Theil I.)

Zu dem in der Vereinszeitung Nr. 74 vom 27. September l. J. Seite 1222 angekündeten Nachtrag I zum Tarife Theil I, Abtheilung B für den im Rubrum genannten Güterverkehr ist ein Berichtigungsblatt folgenden Inhaltes erschienen:

Berichtigungen während des Druckes.

Auf Seite 38 hat die Anmerkung bei Pos. E — 23 (Essig) richtig zu lauten: „Bleiessig siehe diesen".

„ „ 60 bei Pos L — 11 b hat es in der ersten und zweiten Zeile statt (Schrenzhandern) rich-

tig zu lauten: „Schrenzhadern".
Auf Seite 71 hat die Pos. P — 14 b statt verpackt richtig zu lauten: „In anderer Verpackung".
„ „ 77 in Pos. S — 7 g I hat es in der letzten Zeile statt Eisenrostmasse richtig zu heissen: „Eisenrostwasser".
„ „ 85 in Pos. S — 49 h I hat die Tarifirung statt II, A, Sp.-T. 1*) richtig zu lauten: „II, A 2, Sp.-T. 1*)".
Wien, am 17. Oktober 1899. (2788)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.**

Auf Seite 11 des Theiles II ist bei Kempten Spezialtarif III von 2,56 auf 2,51 Frcs., auf Seite 14 bei Oberstaufen Spezialtarif III von 2,11 auf 2,61 Frcs., auf Seite 31 bei Füssen Ausnahmetarif Nr. 29 b von 3,09 auf 3,00 Frcs. zu berichtigen.

München, den 16. Oktober 1899. (2789)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

**Eröffnung der Haltestelle Ottendorf.**

Am 1. November 1899 wird die an der Bahnstrecke Glogau-Sagan zwischen den Stationen Quaritz und Waltersdorf gelegene Haltestelle Ottendorf für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken und Leichen eröffnet.

Die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die spitzen Entfernungen betragen:
Quaritz-Ottendorf . . 6,96 km,
Ottendorf-Waltersdorf 5,74 „

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im Oktober 1899. (2790)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Eröffnung der Personenhaltestelle Rhynern für den Güter- und Thierverkehr.**

Am 1. November d. J. wird die seitherige Personenhaltestelle Rhynern unseres Bezirks für die Abfertigung von Wagenladungen (mit Ausnahme von Sprengstoffen und Fahrzeugen) sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet und mit dem Tage in die Güter- bezw. Thiertarife für den Verkehr mit Stationen der preussischen, oldenburgischen und sächsischen Staatsbahnen und der Militärbahn, für den rheinisch-niederdeutschen Verband, den westdeutschen und den mitteldeutschen Privatbahnverkehr aufgenommen.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. Oktober 1899. (2791)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Ladefristen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Kundmachung, betreffend Genehmigung der Herabsetzung der Ladefristen für Güterwagen.

Die am 9. Oktober 1899 kundgemachte Herabsetzung der Ladefristen für Güterwagen auf sechs Tagesstunden wurde mit Erlass des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Oktober 1899 Z. 47.362/16 genehmigt.

Wien, am 16. Oktober 1899. (2792)
Die Generaldirektion.

## 5. Güterverkehr.

Am 1. November d. J. wird die zwischen den Stationen Lissa i/P. und Fraustadt an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Glogau gelegene Haltestelle Lasswitz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Lasswitz in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preussischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn und in den Staatsbahnviehtarif aufgenommen.

Ueber die Höhe der Tarifsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 16. Oktober 1899. (2793)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1899 werden für die Beförderung von Holzstoff und Holzzellstoff, wie im Spezialtarif II genannt, ab verschiedenen badischen Stationen nach Ludwigshafen am Rhein im Falle der Ausfuhr ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen für den Güterdienst eingerichteten Stationen.

Karlsruhe, den 16. Oktober 1899. (2794)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

---

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Heft 2.**

Am 20. Oktober d. J. tritt für die Beförderung von Kalk bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief zwischen Ullersdorf (A. T. E.) und Hermsdorf-Rehefeld ein direkter Frachtsatz von 44 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 19. Oktober 1899. (2795)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Niederländisch-bayerischer Güterverkehr.**

Am 15. Oktober 1899 wird die Station Nürnberg Rangirbhf. mit den bestehenden Frachtsätzen für Nürnberg Centralbahnhof in den niederländisch-bayerischen Gütertarif aufgenommen.

München, den 16. Oktober 1899. (2796)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Holz- und Rindenausnahmetarif, Theil IV, Heft 1 vom 1. Oktober 1898.)

Die Frachtsätze für die Stationen Bingerbrück und Boppard der Eisenbahndirektion Mainz, enthalten in dem am 1. November d. J. zur Einführung gelangenden Nachtrag I, treten vorerst nicht in Kraft.

München, den 17. Oktober 1899. (2797)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Elbeumschlagsverkehr in Dresden und Riesa.**

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 bis zum Schlusse der gegenwärtigen Schifffahrtsperiode, längstens bis Ende Dezember d. J. gelangen bei Erfüllung der vorgeschriebenen Bedingungen für die Station Johanngeorgenstadt Uebergang ermässigte Sätze im Vergütungswege zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt das Verkehrsbüreau.

Dresden, am 17. Oktober 1899. (2798)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
II. Abtheilung.

---

**Ostdeutscher Gütertarif (I/II).**

Nachdem im ostdeutsch-österreichischen Verbande direkte Ausnahmefrachtsätze für Flachs ab Königsberg i. Pr. nach Stationen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der österreichischen Nordwest- und südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie der k. k. österreichischen Staatsbahn (frühere mährische Grenzbahn und mährisch-schlesische Centralbahn) erstellt worden sind, treten mangels eines weiteren Bedürfnisses die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 18 a im ostdeutschen Gütertarif, für Flachs zum Durchgang nach Oesterreich ab 1. Januar 1900 ausser Kraft.

Bromberg, den 16. Oktober 1899. (2799)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Russisch-ostpreussischer und Königsberg-Warschauer Güterverkehr über Grajewo.**

Mit Gültigkeit von sogleich wird zum russisch-ostpreussischen Gütertarif der III. Nachtrag und zum Königsberg-Warschauer Gütertarif der V. Nachtrag eingeführt. Die Nachträge enthalten die mit der Ermässigung der deutschen Tarifsätze für Sandzucker- etc. Sendungen in Wagenladungen zum Export von russischen Stationen über Grajewo nach Königsberg und Pillau verbundenen Tarifänderungen. Abdrücke der Nachträge sind in der hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Unsere diesbezügliche Bekanntmachung vom 10. d. Mts. wird hiermit aufgehoben.

Königsberg, 15. Oktober 1899. (2800H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den belgisch-südwestdeutschen und englisch-südwestdeutschen Tarifheften treten am 1. November d. J. folgende Nachträge in Geltung:

**1. Belgisch-südwestdeutscher Verkehr.**

Nachtrag IV zum Heft 1 (besondere Bestimmungen für den Güterverkehr) vom 1. Januar 1893;
„ VII „ „ 4a vom 1. September 1885 } Verkehr mit dem Bezirk Mainz;
„ V „ „ 4b „ 1. März 1888 }
„ II „ „ 5a und zum Heft 5b (Verkehr mit der Pfalz) vom 1. September 1895;
„ III „ „ 6a und zum Heft 6b (Verkehr mit Baden) vom 1. Juni 1896;
„ III „ „ 7a und zum Heft 7b (Verkehr mit Württemberg) vom 1. November 1897;
„ IV „ „ 8a und Nachtrag VII zum Heft 8b (Verkehr mit dem Bezirk Frankfurt a/M.) vom 1. März 1888;
„ V „ „ 9a vom 1. September 1885 } Verkehr mit der Main-Neckarbahn.
„ IV „ „ 9b „ 1. März 1888 }

**2. Englisch-südwestdeutscher Verkehr.**

Nachtrag II zum Heft 4 (Bezirk Mainz) vom 1. Februar 1889;
„ I „ „ 5 (Pfalz) vom 1. Oktober 1897;
„ I „ „ 6 (Baden) vom 1. Oktober 1897;
„ II „ „ 8 (Bezirk Frankfurt a/M.) vom 1. Februar 1889;
„ II „ „ 9 (Main-Neckarbahn) vom 1. Februar 1889.

Wegen der Ausgabe eines neuen Heftes 7 des englisch-südwestdeutschen Tarifs für den Verkehr mit Württemberg verweisen wir auf unsere Bekanntmachungen vom 17. August und vom 29. September d. J. Der Nachtrag IV zum belgisch-südwestdeutschen Heft 1 enthält Aenderungen und Ergänzungen des Gleichstellungsverzeichnisses für die nicht mit direkten Sätzen versehenen belgischen Stationen. Durch sämmtliche übrigen Nachträge gelangen neue ermässigte Sätze für Eilgut- und für die allgemeine Stückgutklasse zur Einführung. Für den Bereich der Hefte 4b, 5b, 8b, 9b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs und für Mannheim bad. wird ein Ausnahmetarif für Superphosphat, und im Verkehre von Stationen der Bezirke Mainz und Frankfurt a/M. ein Ausnahmetarif für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff zur Ausfuhr nach Belgien eingerichtet. Der Satz des Ausnahmetarifs Nr. 10 für Holzstoff und Holzzellstoff Ulm-Meersen im Heft 7b wird mit Geltung vom 1. Dezember d. J. von 15,26 auf 15,60 Frcs. erhöht.

Durch die Nachträge zu den Heften 9a und 9b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs und durch den Nachtrag zum Heft 9 des englisch-südwestdeutschen Tarifs werden die direkten Frachtsätze für die Stationen Friedrichsfeld, Heidelberg und Schwetzingen der Main-Neckarbahn mit Wirkung vom 15. Dezember d. J. aufgehoben. Vom genannten Tage ab besteht eine direkte Abfertigung nur noch im Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der badischen Staatsbahn.

Im übrigen enthalten diese Nachträge noch die zwischenzeitlich auf dem Verfügungswege bereits durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen.

Strassburg, den 11. Oktober 1899. (2801)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 1. November 1899 gelangen für Holzsendungen der Pos. H. 16 Ziffer 1–5 des Theiles I Abth. B vom 1. Januar 1899 im Verkehr von nachbenannten Stationen der k. k. Staatsbahnen nach Mannheim und Ludwigshafen a. Rh. bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Eisenbahnwagen und Frachtbrief — jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich — folgende Frachtsätze zur Einführung:

| Nach | Von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Allensteig | Beneschau | Göpfritz | Nepomuk | Schwarzenau | Tabor |
| | Frachtsätze in Mark für 100 kg | | | | | |
| Mannheim Bad. B., Mannheim D.-B. Mainz und Mannheim-Neckarvorstadt | 2,04 | 1,97 | 2,05 | 1,71 | 2,03 | 1,93 |
| Ludwigshafen a. Rh. | 2,08 | 2,01 | 2,09 | 1,75 | 2,07 | 1,97 |

München, den 15. Oktober 1899. (2802)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.**

Am 1. Dezember l. J. gelangt ein Nachtrag I zu Theil I sowie eine Neuauflage des Theiles II des südösterreichisch-ungarisch-deutschen Gütertarifs zur Ausgabe.

Ersterer enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation, letztere insbesondere geänderte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut, die Ausnahmetarife

Nr. 2 (Eisen und Stahl usw.),
„ 11 (Obst, getrocknetes usw.),
„ 13 (Alkohol usw.),
„ 21 (Mohn-, Ricinus- und Sesamsaat, sowie andere Sämereien),

ferner Aenderungen und Berichtigungen von Sätzen der übrigen allgemeinen Tarifklassen und Ausnahmetarife.

München, den 16. Oktober 1899. (2803)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.**

Am 1. November d. J. tritt der Nachtrag VIII zum Verbandsgütertarif vom 1. Januar 1893 — Theil I — in Kraft, enthaltend Ergänzung der Anlage 1 durch Aufnahme von Bestimmungen über die bedingungsweise Beförderung von Patronen aus Favier'schem Sprengstoff und von Calciumcarbid. Abdrücke des Nachtrages sind durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 13. Oktober 1899. (2804)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird zu den Tarifen für den Danzig-Warschauer und russisch-westpreussischen Güterverkehr der fünfte bezw. siebente Nachtrag eingeführt. Beide Nachträge enthalten Aenderungen in den in diesen Tarifen enthaltenen Ausnahmetarifen für Zucker. Die Nachträge sind bei den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen und bei der unterzeichneten Verwaltung zu haben. (2805)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-französischer Verband.**
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Zu Theil IB (Tarifvorschriften und Güterklassifikation) tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag III in Kraft. Die Abgabe erfolgt gratis.

Strassburg, den 18. Okt. 1899. (2806)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.**

Mit dem 1. November l. J. werden die Stationen Aschersleben (Ausnahmetarif A, D und E) und Gotha (Ausnahmetarif B) in den Ausnahmetarif für Holz einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den betheiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 13. Oktober 1899. (2807)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

**Köln-Bonner Kreisbahnen.**

Am 1. Dezember d. J. tritt ein neuer Theil II des Tarifes für die Beförderung von Personen und Gepäck, enthaltend:

Besondere Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen der Köln-Bonner Kreisbahnen nebst Anhang, Tariftabelle und Zonenzeiger in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Tarif ist zum Preise von 50 ₰ bei der Betriebsdirektion der Köln-Bonner Kreisbahnen in Bonn käuflich zu erhalten.

Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen. (2808)

Der Vorstand: Dubelman.

## 7. Verdingungen.

Die Ausführung der:

Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Staaker-, Schmiede-, Eisen-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicher-Arbeiten

zur Herstellung eines Beamtenwohnhauses in Friedrichshagen soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Montag, den 30. Oktober 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Herstellung des Beamten-

wohnhauses in Friedrichshagen" versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnung gegen kostenfreie Einsendung von 1 ℳ von daher bezogen werden.

Bauabtheilung 1, (2809)
Berlin, Fruchtstrasse 14/15.

**Verdingung**
der Lieferung und Aufstellung einer Centesimal-Brückenwaage ohne Gleisunterbrechung für den Bahnhof Ibbenbüren.

Eröffnung der Angebote am 28. Oktober 1899, Vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 14. November 1899, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Centralbüreaus hier zu beziehen.

Münster i/W., im Oktober 1899. (2810)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Buchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum- und Tannendielen; amerikanisches Fichtenholz, tannene Rahmenschenkel, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;
b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;
c) Holzschwellen und zwar: 1420 Stück eichene Stossschwellen, 6050 Stück eichene Zwischenschwellen und 10000 Stück tannene oder forlene Zwischen-Schwellen verschiedener Länge.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 30. Oktober 1899" versehen, spätestens:
Montag, den 30. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1899. (2811)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von 4827800 kg Stabeisen in 27 Loosen, 18000 kg Roststabeisen in einem Loose, 89300 kg Bandeisen in 3 Loosen, 118300 kg Kesselblechen in 6 Loosen, 1827930 kg Eisen-Riffel- und Feinblechen in 21 Loosen, 72300 kg Sprengringeisen in 3 Loosen, 522500 kg Winkeleisen in 10 Loosen, 252100 kg verschiedenem Formeisen in 6 Loosen und 19300 kg Lokomotiv-Rauchkammerrohrwänden in 3 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a. d. S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. November 1899, Vormittags 10 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schönebergerufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,20 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Dezember 1899.

Berlin, den 17. Oktober 1899. (2812)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 3920 Stück Radreifen für Lokomotiven aus Tiegelflussstahl in 8 Loosen, 15440 Stück Radreifen für Wagen und Tender aus Flussstahl in 9 Loosen, 423 Stück Bahnmeisterwagenräder aus Flussstahl in 5 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a. d. S., Stettin, Bromberg und Königsberg i/Pr. Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. November 1899, Mittags 12 Uhr an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schönebergerufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst, Zimmer 416 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 28. November 1899.

Berlin, den 18. Oktober 1899. (2813)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Pfälzische Eisenbahnen.**

Der Materialbedarf für den Betrieb der pfälzischen Eisenbahnen pro 1900 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Lieferung vergeben werden. Gegenstandsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen bei der Direktionskanzlei hier zur Einsicht auf und können auch von derselben zum Preise von 75 ₰ bezogen werden.

Angebote sind bis zum 4. November 1899, Mittags 12 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebote für Lieferung von Materialien pro 1900" frei hierher einzusenden.

Die Bieter bleiben bis einschliesslich 31. Dezember an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen a/Rh., 14. Okt. 1899. (2814)
Die Direktion.
v. Lavale.

Die Arbeiten zur Herstellung von Pflasterungen auf dem Hauptgüterbahnhof zu Frankfurt a/M. sollen öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 0,5 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin den 25. Oktober 1899 gebührenfrei einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., den 14. Okt. 1899. (2815J)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**
Bahnbau Waldkirch-Elzach.

Die Herstellung des Unterbaues und der Gleislage der eingleisigen normalen Eisenbahn Waldkirch-Elzach und des Unterbaues der Station Waldkirch, vorwiegend bestehend in:

| | |
|---|---|
| Erd- und Felsarbeiten | 370000 cbm |
| Strassen- und Wegarbeiten | 57600 qm |
| Betonirung und Mauerwerk | 10900 cbm |
| Pflasterarbeit | 6100 qm |
| Cementröhren | 910 m |
| Wasserleitungen | 1540 „ |
| Gleisbettung | 24500 cbm |
| Gleislage einschl. Nebengleise | 16800 m |

sollen im öffentlichen Wettbewerbe an eine Unternehmung vergeben werden.

Pläne und Bedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer zur Einsicht auf, woselbst auch Angebotsvordrucke zum Einsetzen der Uebernahmspreise und Bedingnisshefte gegen Erstattung von 2 ℳ verabfolgt werden.

Ein Versand der Verdingungsunterlagen nach auswärts findet nicht statt.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei spätestens bis zu der am
Dienstag, den 7. November 1899, Vormittags 9 Uhr,
stattfindenden Eröffnungsverhandlung anhier einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Waldkirch, den 17. Oktober 1899. (2816)
Gr. Eisenbahnbaubüreau.

Für die Herstellung eines Personentunnels auf dem Bahnhofe Pöpelwitz soll
a) die Herstellung der Erd-, Maurer- und Absteifungsarbeiten,
b) die Lieferung von 141000 Hartbrandziegel (Klinker)
im Wege der öffentlichen Auschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin
für a) am 4. November d. J., Vormittags 10 Uhr,
für b) am 4. November d. J., Vormittags 11 Uhr,
der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen.

Verdingungsunterlagen können von der Bauabtheilung gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Breslau, den 19. Oktober 1899. (2817)
Brüderstrasse 36.
Kgl. Eisenbahnbauabtheilung.

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten zu **Breslau** und **Lauban** angesammelten **Materialabgänge,** als Kupfer-, Rothguss- und Messingspähne, Weissmetall, Blechschrott, Eisenschrott, Stahlschrott usw. werden **zum öffentlichen Verkauf** ausgeboten. Angebotsbogen nebst Verkaufsbedingungen liegen im Zimmer 84 unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst Gartenstrasse 106 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in Baar bezogen werden; Briefmarken werden nicht angenommen. Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" sind uns bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 15. November d. J., Vormittags 9 Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 18. Oktober 1899. (2818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 82. | 25. Oktober 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Der elektrische Betrieb auf Lokalbahnen.

In seiner letzten Sitzung hat der böhmische Landtag der Lokalbahnfrage ein besonderes Augenmerk zugewendet; er hat eine Reihe von Lokalbahnen theils sichergestellt, theils ihre Sicherstellung gefördert oder doch wenigstens in Erwägung gezogen; er ist überdies der Lösung mehrerer wichtiger grundsätzlicher Fragen näher getreten, so neben anderen auch der Frage des Lokalbahnbetriebes mit Motorwagen. In dieser Beziehung hat der Landtag den Landesausschuss beauftrag : „die zur Förderung der Versuche behufs Einführung des elektrischen Betriebes auf den vom Lande garantirten Lokalbahnen erforderlichen Maassnahmen zu treffen.“ Dieser Beschluss ist von hervorragender Bedeutung, denn er anerkennt als Ursache der ungünstigen finanziellen Lage der meisten Lokalbahnen deren Betrieb mit Dampflokomotiven. Es bliebe nur zu wünschen, dass der Beschluss weniger einseitig wäre, dass der Landtag seinen Ausschuss mit dem Studium der Motorenfrage im allgemeinen beauftragt hätte, anstatt ihm nur einen einzigen Weg zum Ziele offen zu lassen.

Das Eisenbahnministerium, das nach verschiedenen Mittheilungen ebenfalls Versuche über den Betrieb der Lokalbahnen mit Selbstfahrwagen vorbereitet, will diese Frage allseitiger behandeln; nach seiner Absicht sollen Dampfwagen, Gaswagen und elektrische Wagen auf verschiedenen, hierfür und zu Vergleichen geeigneten Lokalbahnen in Verkehr gesetzt werden, und hierbei ist besonders auf Böhmen das Augenmerk gerichtet worden. Während alle diese Pläne sich noch im vollen Vorbereitungsstadium befinden und deren Verwirklichung noch nicht so rasch zu erwarten steht, hat die Firma Krizik in Prag, eine Firma, die in elektrotechnischen Kreisen seit Jahren einen guten Ruf geniesst und an der Entwickelung der Elektrotechnik in der Person ihres Inhabers hervorragenden Antheil genommen hat, auf eigene Kosten Probefahrten mit Akkumulatorwagen unternommen, deren Ergebnisse interessant und wichtig genug sind, um nachstehend eingehender besprochen zu werden.

Dass zu diesen Versuchen ein Akkumulatorwagen verwendet wurde, geschah nicht auf Grund der Ueberzeugung, dass die Frage des elektrischen Betriebes nur mit Akkumulatoren vortheilhaft zu lösen sei, sondern lediglich in Rücksicht auf den Umstand, dass bei dieser Ausführung des Versuches dem privaten Unternehmer die geringsten Auslagen erwuchsen. Der Wagen stand ihm ohne Kosten zur Verfügung, da er schon früher für andere Zwecke beschafft worden war, und die bauliche Anlage der bestehenden für die Versuche ausgewählten Lokalbahn bedurfte keiner Umgestaltungen. Dieser letztere Punkt lässt überhaupt den Akkumulatorenbetrieb zur Einführung an Stelle des Dampflokomotivbetriebes unter allen Arten des elektrischen Betriebes überwiegend vortheilhaft erscheinen. Während die ober- oder unterirdische Stromzuführung — welch letztere allerdings auf Lokalbahnen wohl nicht in Betracht kommt — unter Umständen sehr bedeutende Ausgaben verursachen wird, erfordert die Einführung des Akkumulatorenbetriebes nur einige Einrichtungen zum Zwecke der Auswechslung der entladenen Elektrizitätsquellen gegen geladene sowie zur Füllung der ersteren. Die Dampf- und Gasmotorwagen stehen freilich in dieser Hinsicht unerreicht da, und schon aus diesem Grunde sollte man an ihnen nicht achtlos vorübergehen, wenn es sich darum handelt, die Dampflokomotiven auf einer bestehenden Lokalbahn dauernd kalt zu stellen. Denn es ist nicht zu übersehen, dass der für die Einführung der Elektrizität als Betriebskraft aufzuwendende Betrag unter Umständen die angestrebten finanziellen Erfolge hinfällig machen kann, indem

die wirklich erzielten Betriebsersparnisse und Mehreinnahmen durch die Zinsen des Mehraufwandes der neuen Investitionen verschlungen werden. Es ist also besondere Vorsicht geboten. Wird hier ein Fehler begangen, so wird ein solcher Vorgang dem elektrischen Betriebe der Lokalbahnen zukünftig weit mehr Schaden bringen, als wenn der Versuch gänzlich unterblieben wäre. An solche einzelne missglückte Unternehmungen klammert sich stets die Gegnerschaft neuer Einführungen, denn der Hinweis darauf bildet in allen Fällen ein zumeist siegreiches Beweismittel gegen die letzteren.

Die Versuche Krizik's bezweckten nicht, die Möglichkeit des Akkumulatorenbetriebes auf Lokalbahnen zu erweisen; darüber besteht heute kein Zweifel mehr. Sie sollten lediglich darthun, dass der elektrische Betrieb auf Lokalbahnen nicht auf besondere Hindernisse stösst, dass er auch in sehr einfacher Weise eingeführt und bewirkt werden kann und dass er imstande ist, bei zweckmässiger Anordnung die Betriebskosten zu vermindern und den Zugverkehr zu beleben. Freilich steht nun die wichtige Frage, worin bei jedem einzelnen Falle das Richtige, das Zweckmässige der Anordnung zu erblicken ist. Das Kennzeichen hierfür ist unzweideutig gegeben und kommt in der Forderung der niedrigsten Betriebskosten zum Ausdruck; dementsprechend wird die anzustrebende Lösung der Frage in der Wahl der für jeden Fall am meisten geeigneten Betriebsart zu suchen sein. Lassen wir vorläufig die Dampf- und Gasmotoren bei Seite und halten wir uns nur an den elektrischen Betrieb, so sind drei Betriebsweisen möglich: der Betrieb mit Stromzuleitung von einer Stromerzeugungsstelle aus, der Betrieb mit Akkumulatoren und der gemischte Betrieb mit streckenweiser Akkumulatorenthätigkeit. Im allgemeinen genügen die bisherigen Erfahrungen, um die Zweckmässigkeit der einen oder anderen Betriebsart festzulegen; aber es fehlt doch noch an den Aufklärungen in den Einzelheiten, die uns hier ganz genaue Wege weisen könnten.

Der Betrieb mit oberirdischer Zuführung des Stromes wird sich für längere Strecken mit grossen Steigungen in gebirgigen Gegenden empfehlen, weil bei ihm der Motorwagen verhältnissmässig wenig „todte Last" erhält und grosse elektrische Kräfte günstig verwerthet werden können. Der Akkumulatorenbetrieb eignet sich für kürzere Linien mit geringen Steigungen, mit lebhaftem Verkehre; auf solchen Linien übersteigt der Bedarf an elektrischer Kraft nicht die zulässige Grösse der Akkumulatoren. Der gemischte Betrieb liegt naturgemäss in der Mitte; er wird dort vortheilhaft sein, wo die Lokalbahn nicht lang ist, vorwiegend in ebenem Gelände hinzieht und nur in einzelnen Strecken derartige Neigungen besitzt, welche die Oberleitung daselbst erwünscht und vortheilhaft machen. Für eingehendere Untersuchungen, wie solche in jedem einzelnen Falle, wo es sich um Einführung des elektrischen Betriebes handelt, unabweisbar sind, ist die Kenntniss des Stromverbrauches für die Förderung einer Tonne Wagengewichtes auf ein Kilometer Bahnlänge unbedingt nothwendig. In dieser Beziehung nun haben Krizik's Versuche, wenn auch nicht streng wissenschaftliche, so doch praktisch immerhin brauchbare Ergebnisse geliefert, so dass ihre Erörterung schon aus diesem Grunde allein vollkommen gerechtfertigt erscheinen würde.

Die Versuchsfahrten fanden mit Erlaubniss des Eisenbahnministeriums unter weitgehender Unterstützung seitens der k. k. Staatsbahndirektion in Prag auf der Theilstrecke Nusle-Mechenic der Lokalbahn Prag-Dobris statt. Diese Lokalbahn zerfällt in zwei Theile: die Strecke Nusle-Modran wurde vom Staate, die Strecke Modran-Dobris von einer Privatgesellschaft mit Landessubvention erbaut. Den Betrieb der ganzen Linie führt die Staatsbahndirektion in Prag. Die Lokalbahnstrecke Nusle-Modran beginnt in der Mitte der Station Nusle der Linie Prag-Gmünd, die Strecke Modran-Dobris in der Station Dobris, so dass die Mitte der Station Modran für die eine Richtung als Kilometer 12,6, für die andere als Kilometer 39,3 erscheint und die Entfernungsbezeichnung von hier aus nach beiden Seiten abwärts stattfindet. Die ganze Linie Nusle-Mechenic zeigt in ihren Richtungs- und Neigungsverhältnissen einen scharf ausgeprägten Lokalbahncharakter. Sie steigt von Nusle aus, anfangs mit wechselnden Steigungen und auch mit kurzem Gegengefälle, weiterhin mit einer 1 600 m langen schiefen Ebene von 20 ‰ zum Höhepunkt der Bahn bei Rostel, senkt sich dann mit stärkeren Neigungen ins Thal der Moldau, in dem sie zunächst fast eben, von Jarov an aber abwechselnd bergauf und bergab bis zur Kreuzung mit diesem Flusse hinzieht. Einige hundert Meter hinter der grossen Moldaubrücke liegt in ebener Strecke die Station Mechenic. Die vorkommende grösste Steigung beträgt 22 ‰. Die Lage der Bahn ist ausserordentlich unruhig; Gerade und Bögen wechseln rasch ab; der kleinste Halbmesser hat 175 m Länge; er findet sich auch in starken Steigungen vor. Die Spurweite der Bahn ist die Vollspur. Stationen beziehungsweise Haltestellen liegen in Kilometer 3, 5,2, 8,9 und 12,6 (Modran), ferner in Kilometer 36,3, 33,8, 31,8, 28,1 (Mechenic).

Für die Versuchsfahrten waren zwei Ladestationen errichtet worden: in Nusle und in Königsaal (Kilometer 36,3), hier wie dort behalf man sich mit den einfachsten Anlagen. In Nusle diente die Dampfmaschine des Heizhauses, die 15 PS zu liefern vermag, in Königsaal eine ältere Lokomobile, die nur 12 PS leistet, zum Antriebe der Stromerzeuger. Letztere sind Maschinen mit Trommelwickelung nach Anordnung Krizik und laden mit einer Spannung von 300—400 Volt bei einer durchschnittlichen Stärke von 42 Ampères die Akkumulatoren in zwei parallel geschalteten Reihen. Die betriebsfähige Herstellung der Ladestationen nahm je 5 Tage in Anspruch. In Nusle erfolgte die Ladung der Akkumulatoren nur dann, wenn die Dampfmaschine von der Reparaturwerkstätte, deren Arbeitsmaschine sie zu betreiben hatte, nicht voll in Anspruch genommen wurde, also in sehr unregelmässiger Weise, welcher Umstand auf die genaue Behandlung und Berechnung natürlich nicht ohne Einfluss bleibt.

Der zu den Probefahrten verwendete Wagen, ein einfacher, zweiachsiger Tramwaywagen der elektrischen Bahn Prag-Lieben-Vysocan, der für sehr kräftige Bremsung mit Hilfe des elektrischen Stromes eingerichtet ist, ist 7 m lang und fasst bequem 40 Reisende. Die Akkumulatorenbatterie ist unter den Längssitzreihen untergebracht, mit doppelter Eindeckung versehen und gegen das Wageninnere im ganzen hinreichend luftdicht abgeschlossen. Um die nothwendige Luftauswechselung im Innern des Akkumulatorenbehälters zu erreichen, sind im Wagen zu beiden Seiten je zwei von aussen bedienbare Lüftungsöffnungen angebracht.

Die Akkumulatorenbatterie nach System Tudor bestand aus 12 grossen und 4 kleineren Holzgefässen mit zusammen 280 Elementen, deren jedes aus einer positiven Platte und aus zwei negativen Platten von 4,3 qcm zusammengesetzt ist. Die Kästen sind untereinander mittelst Klemmen und Kupferschienen verbunden, wobei die Möglichkeit gegeben ist, jedes einzelne Element für sich einzuschalten. Die aus Hartgummi hergestellten Zellengefässe stehen thunlich dicht aneinander; ihre kleinen Zwischenräume sind mit einer isolirenden Masse ausgegossen. Auf solche Weise sind die Akkumulatoren vor Erschütterungen bestens geschützt; es wurde auch während der ganzen Dauer der Probefahrten eine die Leistungsfähigkeit der Batterie beeinträchtigende Aenderung ihrer Standfestigkeit nicht beobachtet. Die Normalleistung der Batterie, die mit einer Spannung von 550 bis 600 Volt arbeitet, beträgt bei einer Entladung von 20 Ampères 20 Ampèrestunden, wobei als Höchstmaass der Entladung 50 Ampères zugelassen wurden.

Die Bewegung der Wagenachsen bewirkten zwei vierpolige, mit Reihenwickelung versehene Motoren System Krizik von je 25 bis 35 PS und je 1 100 kg Gewicht. Sie machen bei regelmässiger Belastung 550 Umdrehungen in der Minute, bei

kleiner Belastung steigt deren Zahl. Die Uebersetzung des Zahngetriebes, das die Bewegung des Induktors auf die Wagenachse überträgt, ist 1 : 5. Die sonstigen elektrischen Einrichtungen: Kontroler, Ausschalter, Automaten, Sicherungen, Rheostaten usw. entsprechen jenen Typen, welche die Firma Krizik bei den elektrischen Stadtbahnen in Prag usw. verwendet. Die ganze Anordnung arbeitet tadellos und fand namentlich die Einfachheit der Bedienung seitens des Wagenführers den Beifall der Fahrgäste, die den Probefahrten beiwohnten.

Das Gewicht des Wagens ohne Personen belief sich auf 11,5 t.

Wie schon erwähnt, betrachtete man die Ermittelung des Stromverbrauches als vornehmste Aufgabe, als Hauptzweck der Versuche. Bei den ersten Probefahrten, die nur zwischen Nusle und Modran stattfanden, wurden immer nach je einem durchfahrenen Hektometer die Stärke und Spannung des Stromes auf den Volt- und Ampèremetern und zugleich die Fahrzeit in Sekunden abgelesen. Später, bei den Fahrten bis Mechenic nahm man genauere Messungen vor, indem man mit einem Thomsonzähler den Verbrauch an elektrischer Energie in Wattstunden von Hektometer zu Hektometer bestimmte und gleichzeitig auch den augenblicklichen Stromverbrauch in Ampères und Volts in jedem Hektometer erhob. Die so gewonnenen Daten wurden zeichnerisch und tabellarisch zusammengestellt und vor kurzem von Krizik veröffentlicht. Die nachstehenden Uebersichten fassen die wichtigsten Ergebnisse der Probefahrten zusammen:

Uebersicht I.

| Durchfahrene Strecke | Gewicht des Wagens in Tonnen | Fahrzeit in Minuten | Verbrauch an elektrischer Energie in Wattstunden | durchfahrene Kilometer | Leistung in Tonnenkilometern | Wattstundenzahl für das Tonnenkilometer | Durchschnittsfahrgeschwindigkeit in der Stunde km | Anmerkung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nusle-Mechenic-Nusle | 12,6 (12 Personen) | 102 | 18 700 | 46,4 | 584 | 32 | 27,3 | Motoren parallel geschaltet. Windstille. Ladung in Nusle und — bei der Hin- und Rückfahrt — in Königsaal. |
| Nusle-Königsaal-Nusle | 12,6 (12 Personen) | 64 | 14 200 | 31,4 | 395 | 36 | 29,4 | Motoren parallel. Windig, regnerisch. Ladung in Nusle und Königsaal. |
| Nusle-Mechenic-Nusle | 12,6 (12 Personen) | 99 | 19 800 | 47,0 | 592 | 33 | 28,4 | Motoren theilweise parallel und theilweise hintereinander. Windig. Ladung in Nusle und — bei der Hin- und Rückfahrt — in Königsaal. |
| desgl. | 12,44 (10 Personen) | 96 | 19 000 | 47,0 | 584 | 33 | 29,3 | Motoren parallel. Windstille. Ladung wie vorstehend. |
| Nusle-Königsaal-Nusle | 12,52 (11 Personen) | 64 | 13 700 | 31,4 | 393 | 35 | 29,4 | Motoren parallel in Curven. Windstille. Ladung in Nusle und Königsaal. |
| Nusle-Mechenic-Nusle | 12,76 (14 Personen) | 89 | 21 700 | 47,0 | 600 | 36 | 31,6 | Starker Gegenwind. Trocken. Ladung in Nusle und — bei der Hin- und Rückfahrt — in Königsaal. |
| desgl. | 13,40 (22 Personen) | 97 | 21 400 | 47,0 | 630 | 34 | 29,3 | Windstille. Regen. Ladung wie vorstehend. |

Durchschnittlicher Verbrauch an elektrischer Energie in Wattstunden für das Tonnenkilometer: 34.

Uebersicht II.

| Die Messung des Stromes erfolgte in der Strecke von—bis km | in der Steigung von ‰ | und ergab Ampères | Volts | Wattstunden | ein Hektometer wurde durchfahren in Sekunden | die Fahrgeschwindigkeit betrug auf die Sekunde m | auf die Stunde km | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2,6— 2,7 | 20 | 56,5 | 487 | 860 | 16 | 6 | 21,6 | Halbmesser R = 175 m |
| 6,4— 6,5 | hor. | 33,0 | 510 | 300 | 11 | 9 | 32,4 | gerade Strecke |
| 10,2—10,3 | 1 | 32,0 | 505 | 300 | 11 | 9 | 32,4 | dto. |
| 39,7—39,6 | hor. | 32,0 | 500 | 300 | 11 | 9 | 32,4 | dto. |
| 38,4—38,5 | hor. | 31,5 | 530 | 280 | 9 | 11 | 39,6 | dto. |
| 10,5—10,6 | 1 | 34,5 | 525 | 300 | 11 | 9 | 32,4 | dto. |
| 7,9— 7,8 | 10 | 42,0 | 505 | 460 | 12,5 | 8 | 28,8 | dto. |
| 7,5— 7,4 | 10 | 41,0 | 502 | 500 | 13 | 7.7 | 27,7 | dto |
| 4,3— 4,4 | 20 | 58,0 | 437 | 840 | 21 | 5 | 18 | dto. |

Uebersicht III.

| | Leistung der elektrischen Motoren | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ampère | 20 | 25 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 |
| Leistung in Pferdestärken | 9 | 12 | 15 | 21 | 26 | 31 | 34 | 35 |
| Zugkraft am Umfange des Treibrades | 72 | 136 | 200 | 328 | 456 | 584 | 712 | 840 |
| Fahrgeschwindigkeit in km/St. | 28 | 25 | 22,5 | 18 | 16 | 14,2 | 13,7 | 13,3 |
| Nutzeffekt in Prozent | 66 | 75 | 77 | 80 | 78 | 76 | 73 | 68 |
| | ⟨. . . . . . . . . . .⟩ Innerhalb dieser Grenzen bewegte sich bei Versuchsfahrten die Arbeit der Motoren. | | | | | | | |

Zu diesen Uebersichten wäre noch ergänzend zu bemerken, dass die durchschnittliche Stromstärke beim Befahren der Strecke 27 bis 29 Ampères betrug und die Batterie höchstens mit 60, im Mindestmaass mit 10 Ampères beansprucht wurde; weiter, dass die Ladung der Elemente mit 300 bis 400 Volts bei einer Durchschnittsstärke von 42 Ampères erfolgte und hierzu je 25 bis 30 Minuten erforderlich waren.

Die Uebersicht I zeigt als wesentlichstes Ergebniss einen durchschnittlichen Verbrauch an elektrischer Energie in der Höhe von 34 Wattstunden für ein Tonnenkilometer Wagengewicht bei einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 29,2 km in der Stunde. Diese Grösse kann zwar nicht als ein wissenschaftlich genaues Ergebniss angesehen werden; sie genügt aber den praktischen Bedürfnissen der Gegenwart; auf einige Prozente mehr oder weniger kann es vorläufig, wo überhaupt noch an geeigneten Versuchen durchaus kein Ueberfluss ist, wirklich nicht ankommen. Die Durchschnittsziffer von 34 Wattstunden bezeichnet jedenfalls den oberen Grenzwerth für den Stromverbrauch auf Lokalbahnen von ähnlicher Gestaltung wie die Linie Nusle-Dobris. Bei einer dauernden Anlage wird es stets möglich sein, die Grösse des Stromverbrauches herabzumindern. In erster Linie müsste ein geringeres Gewicht des Wagens angestrebt werden; der Wagen wäre an und für sich leichter zu konstruiren, so dass sich ein günstigeres Verhältniss zwischen todtem und nutzbarem Gewichte ergibt. Auch die Motoren könnten schwächer gewählt werden; wie aus Uebersicht III erhellt, arbeitete der Motor niemals unter voller Belastung; selbst bei ungünstiger Witterung und auf der Steigung von 20 ‰, wo laut Uebersicht II der grösste Stromverbrauch für einen Motor $\frac{58,0}{2} = 29$ Ampères betrug, arbeitete der Motor nur mit 15 PS, also nur unter halber Belastung. Dass die Akkumulatorenbatterien in Bezug auf Stromverbrauch infolge ihres grossen Gewichtes nachtheilig sind, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Bei Anwendung der oberirdischen Stromzuleitung entfällt nicht nur das Gewicht der Akkumulatoren, sondern werden auch die Stromverluste geringer; der Stromverbrauch wird dann vielleicht kaum 30 Wattstunden für das Tonnenkilometer erreichen. Hierüber können freilich nur umfangreiche Versuche mit durchaus zweckmässigen Einrichtungen Aufschluss geben. Bei solchen Versuchen wird man auch darauf bedacht sein müssen, dass die Ladestationen zweckentsprechend eingerichtet werden. Ladezeiten von 25 bis 30 Minuten dürften in vielen Fällen zu lang sein, da man ja mit der Einführung des elektrischen Betriebes nicht nur ökonomische Wirkungen erzielen, sondern auch einen lebhafteren Zugverkehr ermöglichen will. Wird die Ladung in einer Zwischenstation nothwendig, so sind Vorkehrungen unentbehrlich, die eine rasche Auswechselung der entladenen Akkumulatoren gegen beladene ermöglichen.

Zum Schlusse sei uns noch gestattet, an einem praktischen Beispiele die Verwendbarkeit der Ergebnisse der besprochenen Versuchsfahrten darzuthun. Der zu diesen Fahrten verwendete Wagen hatte voll besetzt ein Gewicht von 14,5 t. Die Strecke Nusle-Königsaal — der ein besonders lebhafter Personenverkehr vorausgesagt werden kann — ist 15,7 km lang. Der Verbrauch an Strom wird sonach für die Hin- und Rückfahrt

$$34 \times 14,5 \times 2 \times 15,7 = 15\,480 \text{ Wattstunden}$$

betragen. Die Nutzwirkung der Batterie kann zu 80 % angenommen werden. Die Kraftanlage hat sonach rund 18 600 Wattstunden zu erzeugen. Rechnen wir den Preis einer Kilowattstunde zu 10 ₰, so würde die erforderliche Strommenge 1,86 ℳ kosten. Für die Bedienung des Wagens, die Erhaltung der Batterie und sonstige Nebenausgaben kann man 40 % dieser Kosten in Anschlag bringen. Es wird mithin eine Hin- und Rückfahrt eine Ausgabe von 2,60 ℳ verursachen.*)

Dieses Ergebniss ist sehr bemerkenswerth, denn es zeigt, wie gering sich die Förderkosten beim Betriebe mit Selbstfahrwagen stellen können. Wenn man erwägt, dass es eigentlich mit ziemlich primitiven Mitteln gewonnen wurde, so muss man den vom böhmischen Landesausschusse und von den Staatsbahnen geplanten und vorbereiteten Versuchen, die nicht mit provisorischen Einrichtungen durchgeführt werden sollen, mit grosser Spannung entgegensehen. Es ist kein Zweifel, dass sie zu der so dringend gewordenen Lösung der Betriebsfrage bei den Lokalbahnen in ganz bedeutendem Grade beitragen werden.

Prag, Oktober 1899. **Alfred Birk.**

*) Anm. d. Schriftl. Wir bringen in einer der nächsten Nummern eine vergleichende Zusammenstellung der in obigem Aufsatz ermittelten Kosten des Zugkilometers mit denjenigen, welche in den Aufsätzen „Die Motorwagen und ihr Einfluss auf das Verkehrsleben“ (Nr. 67 d. Ztg.) und „Akkumulatorenwagen auf Vollbahnen“ (Nr. 76 d. Ztg.) mitgetheilt sind.

## Die russischen Eisenbahnen im Jahre 1898.

In der Zeitung des Ministeriums der Verkehrsanstalten gibt der Minister einen kurzen Ueberblick über die Entwickelung des Verkehres auf dem russischen Eisenbahnnetz im Jahre 1898 und zwar sowohl des Personen- als auch des Güterverkehres.

Diesem Berichte zufolge wurden auf den sämmtlichen Bahnen Russlands (mit Ausnahme jedoch der Transkaspi Bahn und den Bahnen des Grossherzogthums Finnland) befördert:

| | 1899 | 1898 |
|---|---|---|
| Personen nach dem allgemeinen Tarif | 68 882 345 | 78 607 030 |
| Güter . . . Pud | 3 115 000 000 | 3 615 000 000 |

sodass im Jahre 1898 der Personenverkehr um 9 724 685 Reisende, der Güterverkehr dagegen um 500 000 000 Pud zugenommen hat.

Das rollende Material zur Bedienung des Personenverkehres bestand am Ende des Jahres 1898 aus:

2 361 Personenzug- und gemischten Lokomotiven,
10 683 Personenwagen,
1 098 Gepäckwagen,
369 Postwagen.

Vergleicht man diese Zahlenangaben mit denjenigen des Vorjahres, so findet man, dass der Bestand an Lokomotiven um 435 und der Personenwagen um 3 454 gestiegen ist.

Der Minister fügt hinzu, dass, obgleich die Vergrösserung des rollenden Materials einen ganz ansehnlichen Umfang hat, es dennoch nicht möglich gewesen sei, in allen Fällen den Verkehr anstandslos abzuwickeln, so dass eine weitere Vergrösserung der Zahl der Lokomotiven und Wagen unvermeidlich sein wird.

Dem Güterverkehre standen zur Verfügung am Schlusse des Jahres

| | 1897 | 1898 |
|---|---|---|
| Lokomotiven | 6 992 | 7 671 |
| Güterwagen | 190 645 | 209 173 |

Mit diesem rollenden Inventar sind oben angeführte Gütermengen bewegt worden, unter denen sich befanden im Jahre

| | 1897 | 1898 |
|---|---|---|
| | Millionen Pud | |
| Getreide | 598 | 691 |
| und zwar mit der Bestimmung | | |
| für die Hafenstationen | 390 | 418 |
| über Landgrenze nach Deutschland | 65 | 61 |
| „ „ „ Oesterreich | 21 | 28 |

Anknüpfend an diese kurzen zahlenmässigen Mittheilungen führt dann das amtliche Blatt aus:

„Die vorangeführten Zahlen zeigen, dass die Menge des zur Beförderung gelangten Getreides im Berichtsjahre (1898) gegenüber dem Jahre 1897 um rund 93 000 000 Pud oder um 15,5 % angewachsen ist. Gleichermaassen ist auch der Getreidetransport zu den Hafenplätzen und zu den Landesgrenzen im Westen um 31 000 000 Pud oder um 6,5 % gestiegen. Endlich hat der Güterverkehr im allgemeinen, einschliesslich des Getreideverkehres 500 000 000 Pud oder um 16 % zugenommen. Danach sind die Transportmengen gegenüber der Zunahme des rollenden Inventars um 5—6 % schneller angewachsen. Es ist daher durchaus natürlich, dass das Jahr 1898 mit mehr oder minder grossen Güteransammlungen begann und dass diese während des ganzen Jahres fortbestanden. So z. B. hatten sich bis zum 1. Januar 1898 auf der Ssamara-Slatoust Bahn und der westsibirischen Eisenbahn angesammelt 10 804 Wagenladungen Güter; die Zahl dieser nicht abgefertigten Sendungen wuchs bis zur Mitte März 1898 auf 13 000 Wagen an, wobei durchschnittlich eine jede Wagenladung, bis an sie die Reihenfolge zur Abfertigung kam, 2½ Monate lagerte und erst am Ende August war der Rest des eingelagerten Getreides ganz zum Versande gekommen.

Zu diesen Güteranhäufungen kamen dann noch, infolge plötzlich auftretender Nachfrage, im März und April recht namhafte Mengen Güter, welche aus den südöstlichen und östlichen Produktionsgebieten des europäischen Russlands, vorherrschend nach den baltischen Häfen befördert werden sollten. An den Eisenbahnstationen dieser Gebietstheile lagerten am 13. März 24 910 und am 13. Mai 29 203 Wagenladungen.

Noch waren alle diese Güteransammlungen nicht beseitigt, da trat bereits in der ersten Hälfte des August wiederum eine Verkehrssteigerung auf und zwar war das der Anfang der neuen Getreidecampagne 1898/99, wobei die Ansammlung nicht abgefertigter Sendungen namentlich im Süden stattfand. Am 21. Oktober lagerten 26 897 Wagenladungen.

Am Anfang November harrten noch 26 000 Wagenladungen auf endliche Abfertigung, wobei die Dauer der Wartezeit etwa 2 Monate währte. Die endgültige Abfuhr aller eingelagerten Güter konnte erst zu Anfang 1899 stattfinden.

Da nun im Laufe des Berichtsjahres alle Maassregeln ergriffen worden sind, um das vorhandene rollende Material möglichst vollständig auszunutzen und da im Laufe des Jahres keinerlei irgendwie besondere Ausnahmeverhältnisse vorlagen, die den Verkehr besonders behinderten, so weisen die fortgehenden Güteransammlungen auf den Stationen darauf hin, in welchem Maasse die vorhandenen Beförderungsmittel der Eisenbahnen dem allgemein angewachsenen Bedürfnisse des Verkehres nicht mehr genügen. Hierbei sind die Ergebnisse des Berichtsjahres nach dieser Richtung hin um so bemerkenswerther, als die Getreideernte sowohl im Jahre 1898, als auch in dem vorausgegangenen Jahre unter einer Mittelernte war und daher auch die Anforderungen an die Transportfähigkeit der Bahnen noch lange nicht die Höhe erreichen konnten, wie wenn die Ernte normal gewesen wäre.

Aus allen diesen Beobachtungen über den abgewickelten Verkehr muss man den Schluss ziehen, dass die unmittelbare Ursache zu den Güteransammlungen auf den Eisenbahnstationen im Osten des Reiches die mangelhafte Leistungsfähigkeit der Eisenbahnlinien ist, welche die Verbindung zwischen diesen Bahnen einerseits, der Westgrenze des Reiches und den baltischen Häfen andererseits herstellen sollen. Was dann endlich die Güteransammlungen im Frühjahr und Herbst anbelangt, so wurde der Mangel an rollendem Material, um rechtzeitig die Abfuhr bewerkstelligen zu können, empfindlich bemerkt. Es muss übrigens hervorgehoben werden, dass, wenn auch das erforderliche rollende Material zur Verfügung gestanden hätte, doch genau wie im Jahre 1896/97 die mangelnde Leistungsfähigkeit vieler Bahnen zweifellos hervorgetreten wäre."

Wenn der Minister der Verkehrsanstalten so klar, und u. E. zutreffend die Verhältnisse auf den russischen Bahnen beurtheilt, die schon seit Jahren ihren verderblichen Einfluss auf die Abwickelung des Verkehres üben und durch die Jahr ein Jahr aus Millionen Rubel verloren werden, weil das Gut und namentlich das Getreide verloren geht und verdirbt, und er dennoch nicht Abhilfe schafft, so müssen die Mittel des Staates z. Zt. doch so sehr angespannt sein, dass eine Aufbesserung nicht möglich ist, denn die Mittel, die zur Forträumung der hindernd im Wege stehenden misslichen Verhältnisse nothwendig sind, beanspruchen nur Geld. Zweite Gleise auf den wichtigsten Verkehrslinien und eine Vermehrung des Maschinen- und Wagenparkes würden in der Hauptsache die schlimmsten Missstände beseitigen.

In derselben amtlichen Quelle finden wir ferner einen kurzen, zusammenfassenden Bericht über das Ergebniss des Betriebes der Staatsbahnen: Zum 1. Januar 1898 betrug die Gesammtlänge der Staatsbahnen 23 905 Werst. Im Laufe des Berichtsjahres kamen 1 296 Werst hinzu, so dass die Staatsbahnen zum 1. Januar 1899 insgesammt 25 201 Werst zählten. Die Betriebsergebnisse auf dem Netz der Staatsbahnen gestalteten sich im Jahre 1898, 1897 und 1896 wie folgt:

| Durchlaufene Strecke | in Werst 1896 | 1897 | 1898 |
|---|---|---|---|
| der Züge . . . . . | 133 055 000 | 144 523 000 | 157 024 000 |
| der Lokomotiven . | 185 677 000 | 199 554 000 | 218 664 000 |
| Durchlaufene Strecke der Wagenachsen: | | | |
| bei Personenwagen . | 1 439 018 000 | 1 589 763 000 | 1 783 929 000 |
| „ Güterwagen . . | 6 114 278 000 | 6 675 838 000 | 7 014 425 000 |
| insgesammt | 7 553 296 000 | 8 265 601 000 | 8 798 354 000 |

Das finanzielle Ergebniss beim Betrieb der Staatsbahnen lässt sich für die drei letzten Jahre durch folgende Ziffern veranschaulichen:

| | R. |
|---|---|
| Gesammteinnahme: | |
| im Jahre 1898 . . . . . . . . . | 324 253 584 |
| „ „ 1897 . . . . . . . . . | 311 746 795 |
| „ „ 1896 . . . . . . . . . | 189 725 305 |
| Ausgabe: | |
| im Jahre 1898 . . . . . . . . . | 190 948 218 |
| „ „ 1897 . . . . . . . . . | 183 663 909 |
| „ „ 1896 . . . . . . . . . | 166 336 301 |
| Reingewinn: | |
| im Jahre 1898 . . . . . . . . . | 133 305 366 |
| „ „ 1897 . . . . . . . . . | 127 982 886 |
| „ „ 1896 . . . . . . . . . | 123 389 004 |

Gleichzeitig mit der Entwickelung des Verkehres auf den Staatsbahnen steigert sich auch die Einnahme derselben: der Reingewinn des Jahres 1898 übertrifft die Reineinnahme des Jahres 1897 um 5 320 000 R. und diejenige des Jahres 1896 um 9 910 000 R.

Die vorstehend aufgeführten Einnahmen, Ausgaben und reinen Einnahmen ergeben zurückgeführt auf:

| | 100 Zugwerst R. | 10 000 Wagenachswerst R. |
|---|---|---|
| Einnahmen: | | |
| 1898 . . . . . . . . | 206,50 | 368,54 |
| 1897 . . . . . . . . | 215,64 | 377,04 |
| 1896 . . . . . . . . | 217,75 | 383,57 |
| Ausgaben: | | |
| 1898 . . . . . . . . | 121,60 | 217,03 |
| 1897 . . . . . . . . | 127,08 | 222,20 |
| 1896 . . . . . . . . | 125,01 | 220,22 |
| reine Einnahmen: | | |
| 1898 . . . . . . . . | 84,90 | 151,52 |
| 1897 . . . . . . . . | 88,54 | 154,84 |
| 1896 . . . . . . . . | 92,74 | 163,35 |

Infolge des gesteigerten Personenverkehres bei Ermässigung der Fahrpreise und infolge der Zunahme der Massentransporte auf grosse Entfernungen zu Einheitssätzen, die entsprechend der Entfernung ermässigt werden, machte sich im Berichtsjahre gegen 1897 und 1896 eine Verringerung der Einnahme bei Berechnung derselben auf 100 Zugwerst und 10 000 Wagenachswerst bemerkbar.

Was nun die Betriebsausgaben der Staatsbahnen betrifft, so haben sich diese im Jahre 1898, bei einer Berechnung auf 100 Zugwerst und 10 000 Wagenachswerst, gleichfalls verringert, das Prozentverhältniss der Ausgaben zur Gesammteinnahme hat sich gegen 1897 nur wenig verringert und gegen 1896 bedeutend gesteigert; es betrugen die Ausgaben im Jahre 1898 58,88 %, im Jahre 1897 58,93 % und im Jahre 1896 57,41 %. Diese Erscheinung findet darin ihre Erklärung, dass in den oben angeführten Angaben Beträge enthalten sind für die Jahre 1897 und 1898 auf den west- und mittelsibirischen Eisenbahnen; diese Bahnen haben aber für jene Jahre einen Fehlbetrag von 3 402 000 R. aufgewiesen. Nach Ausschluss dieser Beträge würden die Betriebsausgaben der übrigen Bahnen im Verhältniss zu deren Gesammteinnahme betragen für das Jahr 1896 57,41 %, für 1897 57,75 % und für 1898 57,12 %.

Den Schluss dieser amtlichen Veröffentlichungen bildet eine Aufzählung derjenigen Maassnahmen, die im Jahre 1898 durchgeführt worden sind und deren Zweck eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen ist. Angeführt zu werden verdient in dieser Beziehung, dass auf der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau), den Transkaukasischen, Moskau-Brest, St. Petersburg-Warschau, Kursk-Charkow-Ssewastopol und Pojessje Bahnen zur Verbesserung und Verstärkung des Oberbaues Ergänzungs-

schwellen eingezogen und die Träger der Brücken verstärkt worden sind mit einem Kostenaufwande von 4 700 000 R.

Ferner sind für Arbeiten von strategischer Bedeutung und zur Befriedigung der Anforderung bezüglich der Truppenbewegung 4 037 000 R. verausgabt worden und zwar im wesentlichen für die Erbauung eines zweiten Gleises auf den Theilstrecken Lukow-Ljublin und Ssjedletz-Malkin der Weichselbahnen, Christinowka-Zwjetkowo der Südwestbahnen; sodann für die Erweiterung der Stations- und Rangirgleise auf der Moskau-Brest, Poljessje, Weichsel, St. Petersburg-Warschaubahn und den Südwestbahnen; ferner für Errichtung von Verpflegungspunkten auf den Stationen Kursk, Bologoje, Woroshba, Snamenka und endlich für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Wasserversorgung auf verschiedenen Stationen der Südwestbahnen, St. Petersburg-Warschauer Bahn und anderen Bahnen.

Aus diesen Mittheilungen im amtlichen Organe des Ministeriums der Verkehrsanstalten geht jedenfalls deutlich genug hervor, wie sehr die zweifellosen Missstände empfunden werden, die nicht nur auf Handel und Verkehr die schädlichsten Einwirkungen ausüben, sondern auch sehr tiefe Schatten auf die Leistungsfähigkeit der Bahnen in Hinsicht ihrer etwaigen Dienste bei Truppenbewegungen, bei Zuführung von Proviant usw. werfen. Es kann die Erwägung ja wohl an den maassgebenden verantwortlichen Stellen nicht ganz unterdrückt werden, dass, wenn die Bahnen in Jahren mit schwacher Getreideernte Güteransammlungen auf den Stationen, zu deren Fortschaffung die Mittel fehlen, bis zu 39 000 Wagenladungen (im März) nicht vermeiden können, sich dann für Zeiten noch weniger erwarten lässt, in denen ein Krieg nicht nur die Bewegung sehr grosser Truppenmassen, sondern auch die Verpflegung der Truppen und der Zugthiere fordert; um so mehr, als dieser Anspruch nicht in der Weise auftritt, dass die Transporte abwarten können bis an sie die Reihe kommt und sie ohne alle Aufregung fortgeschafft werden können, sondern mit der bestimmten Forderung, pünktlich auf Stunde und Minute am Bestimmungsorte einzutreffen. Da der Minister der Verkehrsanstalten selbst ausspricht, dass in dem Berichtsjahre, also im tiefsten Frieden, in einem Jahre, in dem die schwache Ernte keine wesentlich grosse Getreidebewegung fordert, alle Maassregeln ergriffen worden sind, um das vorhandene rollende Material möglichst vollständig auszunutzen und dass dennoch 39 000 Wagenladungen 2 bis $2^1/_2$ Monate lagern müssten, bis an sie die Reihenfolge kommt, um abgefertigt zu werden, so kann das Urtheil über den Werth der Eisenbahnen Russlands für den Fall eines Krieges z. Z. offenbar nur ein sehr wenig befriedigendes sein.

Diesen schweren Uebelständen werden die aufgewendeten 4 037 000 R. wohl kaum wirksam abzuhelfen vermögen.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat September d. J. ergibt für 68 Bahnen, die schon im September 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 629,42 km.

| Einnahme | im ganzen | gegen das Vorjahr | auf 1 km | gegen das Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|---|
| | M. | M. | M. | M. | % |
| **für alle Bahnen im September d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 43 956 532 | + 1 290 213 | 1 053 | + 11 | + 1,06 |
| aus dem Güterverkehre | 97 620 487 | + 5 586 762 | 2 297 | + 88 | + 3,98 |
| **für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende September d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 233 127 905 | + 11 855 221 | 6 565 | + 185 | + 2,90 |
| aus dem Güterverkehre | 470 753 322 | + 26 200 133 | 13 019 | + 447 | + 3,56 |
| **für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September d. J.** | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 58 204 549 | + 3 135 191 | 9 505 | + 383 | + 4,20 |
| aus dem Güterverkehre | 102 927 923 | + 1 822 368 | 16 538 | — 15 | — 0,09 |

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Im Monate September d. J. ist auf den vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnen eine Einnahme von 116 105 000 M. und gegen den September 1898 eine Mehreinnahme von 6 715 000 Mark erzielt worden. Von dieser Mehreinnahme entfallen 916 000 M. auf den Personen- und Gepäckverkehr, 5 007 000 M. auf den Güterverkehr und 792 000 M. auf sonstige Quellen. Die Gesammteinnahme seit dem 1. April d. J. stellt sich auf 672 204 000 M. und ist um 37 365 000 M. höher als im Vorjahre; der Personenverkehr ergab eine Mehreinnahme von 10 562 000 M., der Güterverkehr eine solche von 23 786 000 M. und aus sonstigen Quellen flossen 3 017 000 M. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Das Projekt einer Haveluferbahn zwischen Spandau und Potsdam** am rechten Ufer, ist dem „Berl. Lokal-Anz." zufolge im Anschluss an den Plan der Stadt Spandau, in der Potsdamer Vorstadt eine Lokalgüterbahn anzulegen, jetzt von neuem in Fluss gebracht worden. Da letztere, für die die Vorarbeiten im Gange sind, in die Staatsbahn (vormalige Lehrter Eisenbahn) mündet und normale Spurweite erhalten wird, so kann von ihr die Eisenbahn nach Potsdam ohne Schwierigkeiten weiter geführt werden. Abweichend von der Linie des früheren s. Zt. verworfenen Projektes, wird jetzt eine neue Richtung bearbeitet, nämlich von Spandau über Pichelsdorf, Weinmeisterhorn, Gatow, Gross-Glienicke, Nedlitz nach Potsdam. Dem Projekt ist u. a. auch die Unterstützung des Kreises Osthavelland sicher. Durch diese Bahn würden ausgedehnte prächtige Havelpartien dem Verkehr des Berliner Publikums mehr als bisher erschlossen werden.

— **Betriebseinstellung auf der Brockenbahn.** Die Betriebsdirektion der Harzquerbahn Nordhausen - Wernigerode macht bekannt, dass für die Zeit vom 1. November d. J. bis einschliesslich 30. April 1900 der regelmässige Betrieb auf der Brockenbahn eingestellt und während dieser Zeit die Stationen Schierke und Brocken für den regelmässigen Personen- und Güterverkehr geschlossen werden.

— **Eisenbahnunfall zwischen Rüde und Glücksburg.** Ein Sonderzug der Kreisbahn Flensburg-Kappeln, welcher Besucher zum Pferdemarkt nach Flensburg führte, stiess am 20. d. Mts. zwischen Rüde und Glücksburg mit einem von Glücksburg kommenden Güterzug zusammen. Drei Personenwagen wurden schwer beschädigt. Von den Personen wurden drei schwer, mehrere leicht verletzt.

— **Eine Trajektverbindung Aaroesund-Assens.** In Nordschleswig und Dänemark interessirt man sich lebhaft für eine neue Eisenbahnlinie und eine mit ihr unmittelbar zusammenhängende Trajektverbindung über den kleinen Belt zur Abkürzung des Verkehrsweges Hamburg-Skandinavien, namentlich soweit es sich um den Schnellzugverkehr und den Durchgang von Güterwagen ohne Umladung handelt. Ein solcher besteht zwar schon, so heisst es in der „Schleswigschen Grenzpost" vom 13. d. Mts., über Wamdrup-Friedericia-Strib (Fühnen), aber diese Linie ist immerhin ein Umweg, dessen Abkürzung sich als sehr erstrebenswerth erweist. Man hat deshalb von einer Trajektverbindung Fehmarn - Lolland gesprochen, neuerdings auch von einer solchen zwischen Alsen oder Angeln (Gelting) nach Böiden bei Faaborg auf Fühnen. Aber auf beiden Wegen sind grosse und kostspielige technische Schwierigkeiten zu überwinden und ist namentlich die Seefahrt viel länger, als es sich mit einem Trajektverkehr verträgt.

So ist neuerdings die Aufmerksamkeit auf eine dritte Linie gelenkt, nämlich auf eine Eisenbahnfähre von Aarösund an der östlichsten Küste des Kreises Hadersleben über den kleinen Belt nach der gerade gegenüberliegenden Stadt Assens auf Fühnen. Auf deutscher Seite wäre nur ein Eisenbahnanschluss an die Hauptbahn Hamburg-Wamdrup bei Rothenkrug herzustellen, auf dänischer Seite ist ein unmittelbarer Schienenweg von Assens nach Odense und weiter nach Nyborg, also ein Anschluss an die grosse Ueberlandlinie zwischen dem westlichen Festlande und Kopenhagen bereits vorhanden.

Die Abkürzung des bisherigen Umweges würde sehr erheblich sein. Auf dem bisherigen Ueberlandwege beträgt die Entfernung von Rothenkrug nach Wamdrup 33,6 km, von Wamdrup nach Odense 103 km, zusammen 136,6 km. Dagegen

würden die Entfernungen auf der vorgeschlagenen Linie ausmachen: von Rothenkrug nach Aarösund 31 km, von Aarösund nach Assens 11 km, von Assens nach Odense 44 km, zusammen 86 km. Das bedeutet also eine Wegersparniss von reichlich 50 km. Würden nun auf dieser Linie, die ja den Hauptverkehr zwischen Hamburg, dem ganzen westlichen Deutschland sowie dem übrigen Westeuropa einerseits sowie zwischen Kopenhagen und Schweden-Norwegen andererseits zu vermitteln bestimmt ist, wirkliche Schnellzüge mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 km in der Stunde eingeführt, so würde man in nur acht Stunden von Hamburg nach Kopenhagen reisen können, also schneller als auf der Seeroute Kiel-Korsör.

Zu Gunsten der Linie Aarösund-Assens sprechen, wie schon angedeutet, namentlich auch die natürlichen Vorbedingungen. Die Hafenanlagen an beiden Endpunkten der Eisenbahnfähre sind mit geringen Kosten auszuführen. Bei Aarösund liesse sich, nach einer Berechnung der Marineverwaltung, eine Hafenanlage für etwa 200 000 ℳ. herstellen. Ferner ist dort bei der starken Strömung das Fahrwasser des kleinen Belt fast immer eisfrei und würde namentlich eine täglich mehrmals verkehrende Eisenbahn-Dampffähre dasselbe so gut wie immer offen halten können. Diese Eisfreiheit aber ist, neben der Billigkeit der Anlagen, die neben den Fährhäfen nur den Bau der Eisenbahnstrecke Rothenkrug-Aarösund erfordern, ein besonderer Vorzug der hier vorgeschlagenen Linie, deren Verkehr voraussichtlich einen ganz ausserordentlichen Umfang annehmen würde, schon wenn man den überaus starken Verkehr von Eisenbahnwagen auf der Linie Friedericia-Strib in Betracht zieht.

Die mangelnde Eisfreiheit ist einer der grössten Nachtheile der Linien Alsen-Assens und Gelting-Assens, da das Fahrwasser dort leicht zufriert und so im strengen Winter eine Dampffährenverbindung unmöglich sein wird.

An den dänischen Reichstag ist bereits ein die Einrichtung einer Eisenbahnfähre Aarösund-Assens betreffendes Gesuch gelangt, das auch wohl, da die Frage einer besseren Verbindung mit dem westlichen Auslande für Dänemark namentlich durch das Projekt einer 17 000 000—18 000 000 Kr. erfordernden festen Eisenbahnbrücke über den kleinen Belt bei Middelfahrt neuerdings brennender wird, in nicht zu ferner Zeit in Kopenhagen zur parlamentarischen Verhandlung gelangen dürfte.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate September d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 610 km (September 1898 5 391 km) 2 817 313 Personen und 1 448 217 t Güter befördert worden. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 4 381 186 ℳ., aus dem Güterverkehr 8 339 538 ℳ., aus dem Gepäckverkehr 300 174 ℳ. und aus dem Thiertransport 270 970 ℳ., zusammen 13 291 868 ℳ. Gegenüber 13 395 058 ℳ. im gleichen Monate des Vorjahres ergibt sich ein Ausfall von 103 190 ℳ., welcher auf die Betriebsstörungen infolge des Hochwassers zurückzuführen ist. Die Jahreseinnahme vom 1. Juni bis 30. September d. J. beziffert sich auf 108 647 981 ℳ. (mehr gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres um 3 872 797 ℳ.).

— **Behandlung der Gütersendungen bei Betriebsstörungen.** Aus Anlass der durch die letzten grossen Ueberschwemmungen verursachten vielfachen Betriebsstörungen im Güterverkehr hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen ihren sämmtlichen Güterabfertigungsstellen diejenigen Bestimmungen zur Beachtung in Erinnerung gebracht, welche sich auf die Behandlung von Sendungen beziehen, die infolge von Linienunterbrechungen ihrem Bestimmungsorte auf dem gewöhnlichen Beförderungswege nicht zugeführt werden können. Dieselben lauten:

1. Sendungen nach solchen Stationen, die innerhalb einer für den Güterverkehr als gesperrt gemeldeten Strecke liegen und die auch auf einem Hilfswege nicht erreicht werden können, sind, wenn sie bei Eintritt der Betriebsstörung bereits zur Beförderung angenommen und sich bereits unterwegs befinden, den Absendern sofort zur Verfügung zu stellen, dagegen dürfen neue Sendungen nach solchen, vom Güterverkehr abgeschlossenen Stationen vor Behebung der Betriebshindernisse nicht mehr angenommen werden.

2. Sendungen nach solchen Stationen, die infolge der Betriebsstörungen nicht mehr auf dem regelmässigen Beförderungswege, sondern nur noch über einen Hilfsweg erreicht werden können, sind

a) im inneren Verkehr der bayerischen Staatseisenbahnen und im direkten Verkehr mit deutschen Bahnen, wenn sie bei Eintritt der Betriebsstörung bereits angenommen und sich unterwegs befinden, der Bestimmungsstation auf dem nächsten geeigneten Hilfswege unter Aufrechthaltung der sich für den regelmässigen Beförderungsweg berechnenden Fracht und unter Beibehaltung der ursprünglichen Kartirung zuzuleiten,

b) im direkten Verkehr mit ausserdeutschen Bahnen sind Sendungen dieser Art, soweit sie sich bei Eintritt der Betriebsstörung bereits unterwegs befinden, nach Ziffer 6 des Anhanges VI des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement zu behandeln, während die nach Eintritt der Betriebsstörung erst zur Aufgabe gelangenden Sendungen

α) wenn in den Leitungsvorschriften ausser dem unterbrochenen Wege noch ein anderer transportberechtigter Weg vorgesehen ist, über diesen Weg als Hilfsweg zu den direkten Sätzen zu kartiren und

β) wenn dieser Fall nicht zutrifft, über den nächsten geeigneten Hilfsweg unter gebrochener Kartirung und Frachtberechnung zu leiten sind.

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat September wurden bei einer Bahnlänge von 1 760,01 (1 753,88) km 3 133 565 Personen und 720 809 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 1 826 100 (1 711 046) ℳ., aus dem Güterverkehre 2 847 000 (2 900 807) Mark, aus sonstigen Quellen 306 000 (329 300) ℳ., zusammen 4 979 100 (4 941 153) ℳ. Vom 1. April bis letzten September 1899 beträgt die Einnahme 28 017 500 ℳ., somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 26 779 980 ℳ. mehr 1 237 520 ℳ.

— Die **sächsischen Staatseisenbahnen** haben nach vorläufiger Festsetzung im Monat September d. J. **vereinnahmt:** 3 460 861 ℳ. im Personenverkehr, (+ 78 565 ℳ. gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 6 851 211 (— 60 754) ℳ. im Güterverkehr, 1 186 284 (+ 6 012) ℳ. aus sonstigen Quellen, 11 498 356 (+ 23 823) ℳ. im ganzen. In den neun Monaten vom 1. Januar bis 30. September betrug die Einnahme 30 414 726 ℳ. im Personenverkehr (+ 1 405 160 ℳ. gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 55 831 140 (+ 907 958) ℳ. im Güterverkehr, 10 758 595 (+ 420 467) Mark aus sonstigen Quellen, 97 004 461 (+ 2 733 585) ℳ. im ganzen.

— Die sächsischen Staatseisenbahnen haben im Generaldirektionsgebäude in **Dresden** ein **Eisenbahnmuseum** errichtet, das bereits zahlreiche und für die Entwickelung und die Geschichte des Eisenbahnwesens werthvolle Gegenstände vereinigt. Zur Zeit ist die Sammlung zum öffentlichen Besuch zwar noch nicht geeignet, doch wird Interessenten auf Wunsch der Zutritt gestattet. Der Sammlung werden übrigens im nächsten Jahre aus Anlass der in Dresden zu veranstaltenden Bauausstellung zahlreiche Sammlungsgegenstände zunächst wieder entzogen werden.

— In nächster Zeit wird ein **Stationsverzeichniss der sächsischen Staatseisenbahnen** herausgegeben werden. In alphabetischer Reihenfolge sind darin sämmtliche Verkehrsstellen des sächsischen Netzes aufgeführt unter Bezeichnung ihrer Abfertigungsbefugnisse, bestimmter auf ihnen vorhandener Güterverkehrsanlagen sowie der zuständigen Betriebsdirektionen, Bau-, Maschinen-, Telegraphen- und Werkstätteninspektionen. Ferner enthält es Angaben über die vorhandenen Zweiggleisanlagen, über die an den Stationen oder in deren Nähe befindlichen Zoll- und Steuerstellen und deren Befugnisse sowie kurze Mittheilungen über den Geschäftskreis der wichtigsten höheren Eisenbahndienststellen und der Generaldirektion. Soweit es zum Dienstgebrauch erforderlich scheint, wird das neue Verzeichniss unentgeltlich an die betreffenden Dienststellen abgegeben. An Eisenbahnbedienstete, die sonst das Verzeichniss zum eigenen Gebrauch zu besitzen wünschen, soll es für 45 ₰ für das Stück abgegeben werden, während bei Abgabe an das Publikum der Preis auf 80 ₰ für das Stück bemessen worden ist. Auch im Buchhandel wird es zu letzterem Preise zu haben sein.

— Vor kurzem ist die **Arbeiterordnung für ständige Arbeiter auf den sächsischen Staatseisenbahnen** in neuer Bearbeitung herausgegeben worden. Sie bezieht sich nicht z. B. auf die Werkstättenarbeiter, da für diese auf Grund der Reichsgewerbeordnung eine besondere Arbeitsordnung zu erlassen war. Zur Annahme von Arbeitern sind nach der neuen Arbeiterordnung die Vorstände aller selbständigen Werkstellen (z. B. Stationen, selbständige Güterverwaltungen, Heizhäuser usw.) innerhalb der genehmigten Stellenzahl ermächtigt. Die Kündigung des Arbeitsverhältnisses ist gegenseitig mit 14 tägiger Frist zulässig. Allgemeine Voraussetzungen der Annahme sind Unbescholtenheit, ein Lebensalter zwischen dem 16. und 35. Jahre und körperliche Tüchtigkeit. Theilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen ist den Arbeitern untersagt. Bei Verwendung der Arbeiter zu Dienstverrichtungen mit höherer Verantwortlichkeit, insbesondere zur Ausübung der Bahnpolizei, haben sie zuvor die Erfüllung der von der Betriebsordnung usw. geforderten Vorbedingungen darzuthun. Auch erfolgt dann eine eingehende ärztliche Untersuchung auf Kosten der Staatseisenbahnverwaltung.

— Einen schweren Verlust hat die Kolonialabtheilung des Auswärtigen Amtes erlitten. Am 11. d. Mts. ist in Tanga, dem wichtigsten Handelsplatz für das ganze deutsch-ostafrikanische Hinterland, einer ihrer tüchtigsten Beamten, der **Ingenieur Wasa Mende**, dem Schwarzwasserfieber **erlegen.** Der Verstorbene erreichte ein Alter von knapp 48 Jahren. Nachdem er einige Zeit hindurch als Regierungsbaumeister thätig gewesen war, wandte er sich dem Tropendienste zu und ging nach Südamerika, wo er sich mit kurzen Unterbrechungen 10 Jahre lang aufhielt. Viele der argentinischen Eisenbahnlinien sind unter Mende's Leitung entstanden, und ebenso verdankt Brasilien seiner Arbeitskraft zahlreiche Hafenanlagen. Im Jahre 1893 ging Ingenieur Mende im Auftrage der Deutsch-Guineacompagnie nach dem Bismarckarchipel. Drei Jahre später trat er in den deutschen Kolonialdienst über und war seither in Deutsch-Ostafrika thätig. Im September vorigen Jahres wurde er zurückberufen, um die Vorarbeiten für die Anlage der Usambaraeisenbahn zu leiten. Während dieser Zeit hatte er das Unglück, sich das linke Fussknöchelgelenk zu brechen; kaum geheilt, folgte er einem Rufe der deutschen Kolonialabtheilung nach Tanga, um den Bau und die Betriebsleitung der Usambaraeisenbahn zu übernehmen. Dort hat ihn jetzt das gefürchtete Schwarzwasserfieber dahingerafft.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Kredite zur Wiederherstellung der durch Hochwasser beschädigten Bahnanlagen.** Die österreichische Regierung brachte im Abgeordnetenhause eine Gesetzvorlage ein, durch welche der Regierung anlässlich der durch Elementarereignisse hervorgerufenen Beschädigungen an ärarischem Besitz die nöthigen Kredite bewilligt werden. Im Etat des Eisenbahnministeriums soll nach dieser Gesetzvorlage für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für die nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben ein Kredit bis zum Höchstbetrage von 3 000 000 fl. bewilligt werden.

— **Die Regelung der Gehälter der österreichischen Staatsbahnbediensteten.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 20. d. Mts. theilte der Eisenbahnminister in Beantwortung einer Interpellation mit, dass die langen und schwierigen Verhandlungen über die Regelung der Bezüge des Staatsbahnpersonals dank dem Entgegenkommen des Finanzministeriums nunmehr zum Abschlusse gelangt seien. Diese Regelung, welche sich innerhalb der durch finanzielle Rücksichten gezogenen Grenzen bewege und sämmtliche Kategorien des im Dienste der Staatsbahnen ständig angestellten Personals umfasse, werde ebenso wie alle früheren, das Staatsbahnpersonal betreffenden Gehaltsnormen durch eine Verordnung erfolgen. Die Kundmachung dieser Verordnung stehe unmittelbar bevor. Die Gehaltsregelung werde hiernach in Anhoffung der erforderlichen Kreditbewilligung für das Jahr 1900 bereits mit 1. November d. J. in Kraft treten.

Die vom Eisenbahnminister angekündigte Verordnung ist bereits am 21. d. Mts. verlautbart worden, und ist der Inhalt dieser Verordnung, deren eingehende Besprechung vorbehalten bleibt, wohl geeignet, in den Kreisen der Staatseisenbahnbediensteten Befriedigung hervorzurufen.

— **Anerkennung der Staatsbahndirektionen als Behörden.** Anlässlich der von einer Handels- und Gewerbekammer an das Eisenbahnministerium gerichteten Anfrage, ob die Staatsbahndirektionen als staatliche Behörden anzusehen sind, hat das Ministerium sich für die Bejahung dieser Frage ausgesprochen. Für die Auffassung des Eisenbahnministeriums, welche schon in der Bezeichnung der Staatsbahndirektionen als „k. k.", sowie in der Leitung derselben durch k. k. Staatsbeamte, dann in ihrer Stellung als erste Instanz der Staatseisenbahnverwaltung und dem Eisenbahnministerium direkt unterstehende Verwaltungsorgane ihre Stütze findet, spricht auch der in der Spruchpraxis der obersten Gerichtshöfe anerkannte Umstand, dass der staatliche Eisenbahnbetrieb als eine Regierungsthätigkeit anzusehen ist und zur Leitung und Ausführung von Regierungsgeschäften die Behörden eingesetzt sind. Als solche sind aber nach §§ 4 und 12 des Organisationsstatutes für die staatliche Eisenbahnverwaltung die zur Leitung des lokalen Betriebsdienstes und zur örtlichen Verwaltung der Staatsbahnen errichteten Staatsbahndirektionen um so gewisser anzuerkennen, als ihnen in dem durch das Organisationsstatut gegebenen Umfange behördliche Funktionen im strengsten Wortsinne, wie beispielsweise in bahnpolizeilicher Hinsicht bezüglich der Ertheilung von Baubewilligungen zu eigenen und Anrainerbauten, in Personalangelegenheiten usw. eingeräumt sind.

— **Legung zweiter Gleise auf den österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat der Pilsener Handelskammer in Erledigung einer Eingabe mitgetheilt, dass es die Legung eines zweiten Gleises auf allen stark beanspruchten Strecken des staatlichen Eisenbahnnetzes als sehr wünschenswerth erachte und sich die allmähliche Ausführung dieser mit grossen Kosten verbundenen Herstellungen nach Maassgabe der verfügbaren Mittel angelegen sein lasse, wobei zunächst Theilstrecken der Linien der Franz-Josefbahn und böhmischen Westbahn in Betracht gezogen werden.

— Am 19. d. Mts. wurde der Verkehr auf der Strecke **Obernberg-Altheim-Simbach,** auf welcher er seit dem letzten Hochwasser eingestellt war, wieder aufgenommen. Durch die Wiedereröffnung dieser Strecke wird es möglich, die Linie Wels-Salzburg wesentlich zu entlasten und die Stauungen zu beseitigen, welche sich auf der Salzburger Linie infolge ausserordentlicher Inanspruchnahme derselben ergaben.

Der Güterverkehr ist auf den österreichischen Staatsbahnen noch unterbrochen auf den Strecken Bischofshofen-Hüttau und Mauerkirchen-Braunau (auf letzterer Strecke werden jedoch Gepäck und Eilgüter im Gewicht bis 50 kg für das Stück nach und von Braunau übertragen).

— **Stauungen im Güterverkehr der Südbahn.** Der Güterverkehr der Südbahn gestaltet sich anhaltend ausserordentlich lebhaft. Zu den schon in Nr. 75 d. Ztg. besprochenen Ursachen der Zunahme des Frachtverkehres der Südbahn kommt noch der Umstand hinzu, dass Tirol in diesem Jahre eine ausgezeichnete Weinernte aufweist und dass auch der Obstversand aus Tirol und Südsteiermark gegenwärtig sehr umfangreich ist. Nimmt nun schon die Abwickelung des eigenen Güterverkehres der Verwaltung die Südbahn in hohem Maasse in Anspruch, so gestaltet sich der Betrieb um so schwieriger, als infolge der Hochwasserschäden auf dem Staatsbahnnetze auch ein nicht unerheblicher Theil des Personen- und Güterverkehres von den unterbrochenen Linien auf die Südbahn abgelenkt werden musste. Unter solchen Umständen waren vereinzelte Stauungen im Bereiche der Südbahn trotz aller Bemühungen nicht zu vermeiden und hat sich die Südbahn insbesonders wegen der Anhäufung von Durchgangsgütern in Wien gezwungen gesehen, den Güterverkehr von den in Wien einmündenden Bahnen über Gloggnitz hinaus für die Zeit vom 21. bis zum 25. d. Mts. einzustellen. Anderseits ergab sich mit Rücksicht auf den aussergewöhnlichen Güterandrang in der Station Matzleinsdorf (Wien) der Südbahn die Nothwendigkeit, daselbst die Güteraufnahme gleichfalls für einige Tage einzustellen.

— **Eisenbahnprojekt Troppau-Grätz.** Auf Ersuchen einzelner Industrieller, deren Anlagen längs der angestrebten Bahnlinie Troppau-Grätz gelegen sind, hat die Handelskammer für Schlesien das Eisenbahnministerium in einer Eingabe gebeten, sich darüber zu äussern, ob der Ausbau dieser Bahn auf Staatskosten in Aussicht genommen werden könne. Das Eisenbahnministerium erklärte, im gegenwärtigen Zeitpunkte noch nicht hinsichtlich der Betheiligung des Staatsschatzes an der Ausführung des Lokalbahnprojektes Troppau-Grätz endgültig Beschluss fassen zu können, da erst über die Höhe des zu diesem Behufe erforderlichen Gesammtkostenaufwandes, über die voraussichtliche Rentabilität der geplanten Bahnlinie, sowie über den Betrag der vom Lande Schlesien sowie von den Interessenten zu gewärtigenden Kapitalsbeiträge verlässliche Daten vorliegen müssten. Behufs Sicherstellung einer angemessenen Rentabilität empfahl das Ministerium, seitens der an der Lokalbahn gelegenen Industrieunternehmungen rechtsverbindliche Erklärungen bezüglich der von ihnen zu verfrachtenden Gütermengen unter Festsetzung der entsprechenden Tarifsätze einzuholen.

— **Tarifbegünstigungen für Kaolinerde.** Die Ausfuhr von Kaolinerde aus Oesterreich spielt eine ansehnliche Rolle. Wiederholt ist von Seite der Interessenten an die Regierung das Ersuchen gestellt worden, durch eine entsprechende Tarifermässigung die Kaolinerzeugung gegen den fremden Wettbewerb zu schützen (vergl. Nr. 52 S. 909 d. Ztg.). Das Eisenbahnministerium hat nun diesem Ersuchen Rechnung getragen, indem der geschlemmten und ungeschlemmten Kaolinerde, welche bisher in die Klasse C eingereiht war, der Ausnahmetarif IX d zugestanden wurde. Diese Begünstigung ist vorerst blos der böhmischen Kaolinerzeugung bewilligt worden. Das Eisenbahnministerium, welches die Absicht hegt, diese Begünstigung zu verallgemeinern, hat in einer an die Handelskammern gerichteten Zuschrift diese eingeladen, ihm alle bestehenden Kaolinwerke mitzutheilen, damit die obengenannte Tarifbegünstigung bezüglich aller in Betracht kommenden Stationen der Staatsbahnen zur Durchführung gelangen könne.

— Die Mehrzahl der österreichischen Bahnverwaltungen hat für die **Beförderung von mittellosen heilbedürftigen Personen** in die Lyssa-Schutzimpfungsanstalten in Wien und Krakau namhafte Fahrpreisbegünstigungen zugestanden. So gewähren die österreichischen Staatsbahnen derartigen Personen den halben Fahrpreis in der III. Wagenklasse. In berücksichtigungswürdigen Fällen bewilligt die Staatseisenbahnverwaltung auch Freifahrscheine. Die österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft und die Südbahn gewähren halben Fahrpreis in der III. Wagenklasse. Bei der Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn werden ermässigte Zonenkarten, die einem Nachlasse von etwa 50 % von dem tarifmässigen Fahrpreise entsprechen, gewährt.

— Der Eisenbahnminister unterbreitete in der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 20. d. Mts. das zu Paris am 16. Juni 1898 abgeschlossene **Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** vom 14. Oktober 1890. In Ungarn wurde der Gesetzentwurf über die Annahme des erwähnten Zusatzübereinkommens bereits im Verkehrsausschusse des Abgeordnetenhauses verhandelt. Derselbe nahm die Vorlage ohne Bemerkung an. Die Berathung der Vorlage im ungarischen Abgeordnetenhause ist demnächst zu gewärtigen.

— Wie bereits in Nr. 80 S. 1307 d. Ztg. in Kürze mitgetheilt wurde, sind im **Staatsvoranschlage** für 1900 sowohl die Einnahmen als auch die Ausgaben der **ungarischen Staatsbahnen** mit wesentlich höheren Ziffern als im Vorjahre eingestellt. Es sind nämlich 206 382 000 (+ 4 654 000) Kr. Einnahmen und 127 426 546 (+ 4 370 546) Kr. Ausgaben, demnach ein Betriebsüberschuss von 78 955 454 Kr. veranschlagt. Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt: Personalbezüge 56 741 770 Kr., Materialausgaben 6 957 176 Kr., Erhaltungs- und Betriebsauslagen 56 940 000 Kr., Umgestaltungsarbeiten 4 997 600 Kr., Ausgaben für Feuer- und Elementarschäden 1 790 000 Kr. Hierzu treten an einmaligen Ausgaben 400 000 Kr. und an Investitionen 4 971 840 Kr. Für die auf Grundlage des Programmes vom Jahre 1897 auszuführenden Investitionen ist die Summe von 20 000 000 Kr. eingestellt. Dieser Betrag bleibt hinter der ursprünglich in Aussicht genommenen Summe um 22 800 000 Kr. zurück, doch wird im Erläuterungsberichte erklärt, dass für den Fall, dass der Finanzminister im nächsten Jahre Investitionsobligationen ausgeben sollte, Arbeiten im Gesammtbetrage von 30 700 000 Kr. in Aussicht genommen sind.

— **Das Programm der öffentlichen Arbeiten in Ungarn.** Der Erläuterungsbericht des ungarischen Handelsministeriums zu dem Voranschlage für das Jahr 1900 enthält Aufschlüsse über die Absichten der Regierung, auch ausserhalb des Rahmens des Budgets grössere Arbeiten in Angriff zu nehmen. Diese zum Theile sehr wichtigen Arbeiten mussten, wie in dem Berichte gesagt wird, infolge der finanziellen Lage zurückgestellt oder konnten höchstens in Form von Vorarbeiten in das Budget eingestellt werden, sie sind aber in allen Einzelheiten vorbereitet und können, „sobald die Umstände es gestatten und die dafür nöthigen Mittel, sei es aus den Staatskassen, sei es im Wege zuverlässiger Privatunternehmungen, zur Verfügung stehen, ohne Verzug zur Ausführung gebracht werden". Dahin gehört die Ausgestaltung der wichtigsten Eisenbahnknotenpunkte und ihre Einrichtung für die rasche und sichere Abwickelung des Verkehres. In erster Linie erwähnt der Handelsminister den in Budapest zu errichtenden Handelshafen und die Bahnhofserweiterungen in der Hauptstadt. (In dieser Beziehung verdient hervorgehoben zu werden, dass vor allem die Ausgestaltung des Westbahnhofes in Budapest eine dringende ist.) Das Netz der Staatsbahnen erfordert, wie der Erläuterungsbericht betont, den Ausbau einiger Verbindungen, so beispielsweise der Strecke Neuhäusel-Gross-Surany. Die Szekler Bahnen sind im Sinne des im Jahre 1895 hierüber geschaffenen Gesetzes auf Staatskosten zu erbauen. Es wurde aber nur für die beiden bisher erbauten Linien zum Gymespasse eine Bedeckung von 12 800 000 fl. bewilligt. In Bezug auf den Ausbau eines Theiles der Hauptlinien der Szekler Bahnen und der Flügelbahn Szekely-Varhely wird eine besondere Vorlage unterbreitet werden müssen. Aus strategischen Gesichtspunkten legt der Handelsminister dem Ausbau der Ungthaler Lokalbahn von Nagy-Berezna bis an die Landesgrenze grössere Bedeutung bei. Sie wird einen Theil der Verbindung U n g h v a r - S o m b o r - L e m b e r g bilden. Nebenbei wird in dem Berichte bemerkt, dass eine kräftige E n t w i c k e l u n g der L o k a l b a h n e n und der Bau schmalspuriger Eisenbahnen noththäte. Die regulirten Theile des Wasserweges an der unteren Donau werden, wie der Bericht weiter ausführt, erst dann vollkommen ausgenutzt werden können, wenn der Schifffahrtsweg auf den dazwischen liegenden, auch jetzt fahrbaren mittleren Strecken verbessert wird. Ferner wird auf die Nothwendigkeit des Ausbaues von Kanälen hingewiesen. Man müsse sich daher mit der Frage der Verbindung der Donau mit der Oder, ebenso mit dem Donau-Theiss- und Donau-Save-Kanal beschäftigen. Die Entscheidung der Frage, ob der Donau-Oder-Kanal durch das March- oder durch das Waagthal geplant wird, hänge zum Theile auch davon ab, ob es gelingen werde, mit den betheiligten Nachbarstaaten zu einer Vereinbarung zu gelangen. Es werden endlich Erweiterungsbauten im Fiumaner Hafen nicht zu vermeiden sein. Ebenso nothwendig sei die Vergrösserung der dortigen Werft, welche voraussichtlich die Unterstützung des Staates beanspruchen werde.

— **Wagenladungsverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** In den Stationen der ungarischen Staatsbahnen wurden im Monate September 214 131 Wagenladungen aufgegeben, d. h. um 1,5 % weniger als im September des Vorjahres. Nur bei Getreide zeigte sich eine Zunahme um nahezu 3 000 Wagenladungen. Seit Beginn des Jahres bis Ende September betrug die Gesammtaufgabe 1 574 136 Wagenladungen, um 1,6 % mehr als in dem entsprechenden Zeitraume des Vorjahres; hiervon entfallen 23 491 Wagenladungen auf den grösseren Getreideverkehr, welcher in runder Summe 150 000 Wagenladungen (10 % der gesammten Aufgabe) betrug.

— **Lieferung ungarischer Lokomotiven nach Italien.** Bei der vor kurzem in Mailand stattgehabten Vergebung der Lieferung von Fahrbetriebsmitteln für die Mittelmeerbahn wurde die Lieferung von 20 Lokomotiven an die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen übertragen.

---

## Vereinsausland.

— Sämmtliche Zechen **Belgiens** erheben die bittersten Klagen über den **Wagenmangel**, nicht ein Drittel der für sie erforderlichen Wagen ist vorhanden. Die Glashüttenbesitzer erklären, dass, wenn dieser Wagenmangel noch bis in die nächste Woche hinein andauere, sie gezwungen seien, ihre Oefen auszublasen — was ein vierwöchentliches Feiern der Arbeiter herbeiführen würde.

— Mit einem Kapital von 2 500 000 Frcs. haben belgische Metallindustrielle und Kapitalisten in **Marcinelle bei Charleroi** die Gesellschaft **„Energie"** gebildet, um eine **neue Lokomotivenfabrik zu** errichten. Es sollen Lokomotiven, Dampfmotoren, elektrische Motoren und Dampfmaschinen hergestellt werden.

— In der **Schweiz** wird eine neue Gesetzesvorlage über **Nebenbahnen** berathen, die aber hauptsächlich nur die polizeiliche Seite sowie diejenige des Betriebswesens behandelt und die zur finanziellen Sicherheit nöthigen Vorkehrungen regelt. Bisher hat der Bund Unterstützungen nur für die internationalen Alpenbahnen bewilligt. An Zuschüsse für Nebenbahnen kann er vorläufig nicht denken, da er vor allem den Rückkauf der Hauptbahnen durchführen muss. Immerhin sollen Erhebungen darüber angestellt werden, ob und wie der Bund später einmal neue Nebenbahnen finanziell fördern könnte. Zunächst haben nur einzelne Kantone die Bedeutung der Nebenbahnen richtig erkannt und auch finanzielle Beihilfe gewährt, wie z. B. der Kanton Bern, allerdings der grösste und meistbevölkerte.

— Infolge grosser **Getreidetransporte aus Genua nach der Schweiz** lässt die Gotthardbahn wie im vorigen Jahr 100 ihrer Steintransportwagen mit Decken ausrüsten und diese Wagen ausschliesslich für die Getreidebeförderung verwenden.

— **Grenzstationen am Simplontunnel.** Wie bereits mitgetheilt, wurde vom 18. bis 22. September d. J. in Bern eine Konferenz zwischen den Vertretern der italienischen und schweizerischen Regierung, der italienischen Mittelmeerbahn und der Jura-Simplonbahn abgehalten, um die im Staatsvertrage vom November 1895 für den Bau der Simplonbahn noch offen gebliebene Frage, ob zur Abwickelung der Grenzzollformalitäten e i n internationaler Bahnhof oder z w e i Grenzstationen vorgesehen werden sollen, einer Lösung zuzuführen. Da von beiden Seiten grundsätzlich anerkannt wurde, dass im Interesse einer rascheren und besseren Abwickelung des Verkehres die Errichtung e i n e s internationalen Bahnhofes derjenigen zweier getrennter Grenzstationen vorzuziehen sei, wurde auch anerkannt, dass hierfür die auf italienischem Boden gelegene Stadt Domodossola die geeigneteste wäre, und diese wurde auch grundsätzlich dafür bestimmt. Die Vertreter der eidgenössischen Regierung machten jedoch, mit Rücksicht auf die grossen finanziellen Opfer, welche die Schweiz, und ganz besonders der Kanton Wallis, für das Zustandekommen der Simplonbahn gebracht, das Souveränitätsrecht des Landes geltend, und verlangten, dass neben der italie-

nischen Zollstelle in Domodossola auch in Brieg eine Zollstation errichtet werden solle zur Abwickelung der schweizerischen Zollformalitäten. Nach langen, schwierigen Unterhandlungen kam man überein, dass alle Zollangelegenheiten für die Reisenden, für das Reisegepäck und Postsendungen in Domodossola vereinigt werden, und dort auch die Sanitätspolizei für Seuchen und für den Viehverkehr beider Nachbarländer ihren Sitz haben solle. Für den Waarenverkehr werden aber zwei getrennte Zollstellen eingerichtet werden, eine in Domodossola für Italien und eine in Brieg für die Schweiz. Auf dieser Grundlage wurde der Entwurf des bezüglichen Uebereinkommens erstellt, welches den beiden Regierungen zur Vollziehung bereits vorgelegt wurde.

In den weiteren Verhandlungen wurde dann festgesetzt, dass der Betrieb der auf italienischem Gebiete gelegenen Strecke Iselle-Domodossola (14 km) von der Jura-Simplonbahn für Rechnung der italienischen Bahnen geführt werden solle; somit wird auch der Wechsel im Bahnbetriebe in Domodossola stattfinden. Als Schnittpunkt für die Tarifbildung wurde Iselle bestimmt.

— Der schon seit Jahren **auf den italienischen Bahnen eingeführte Packetverkehr** leidet hauptsächlich an zwei Uebelständen, welche ihn in seiner Entwickelung hemmen: der dafür bestehende Tarif ist zu verwickelt in seiner Anwendung und Tarifberechnung und zu theuer. Gewisse Güter sind ausgeschlossen und die übrigen in Klassen getheilt; die Frachtberechnung geschieht auf Grund verschiedener Gewichtsklassen und Zonen von je 50 zu 50 km. Bei den bedeutenden Entfernungen, die in Italien vorkommen, und da es sich hauptsächlich um den Austausch der Güter zwischen dem Norden und dem Süden der langgestreckten Halbinsel und mit Sizilien handelt, ergibt die Frachtberechnung auf Grund der Zonen von je 50 zu 50 km zu hohe Frachten, welche nothwendigerweise die Beförderung von minderwerthigen Waaren, wie sie ja die meisten der landwirthschaftlichen Erzeugnisse sind, vom Packetverkehre ausschliessen, und da es mit dem Stückgutverkehr ähnlich bestellt ist, bleibt der Verkehr zwischen Kleinproduzent und Verzehrer dem vermittelnden Grosshandel, gewiss nicht zum Vortheil der ersteren, überlassen. Um nun den Austausch der meisten Erzeugnisse, besonders derjenigen der Landwirthschaft auch in geringen Mengen zu ermöglichen, auf diese Weise den Kleinproduzenten und den Kleinhändler oder den Verzehrer in direkte Verbindung zu bringen und den Kleinhandel etwas wettbewerbsfähiger zu machen, galt es, einen Tarif aufzustellen, welcher bei der grösstmöglichen Einfachheit in seiner Anwendung die Frachten auf ein Maass heruntersetzt, das auch von den geringwerthigen Waaren ertragen werden kann. Dies waren die Grundsätze, welche bei der Erstellung des neuen Packettarifes, welcher, wenn er auch nicht das Ideal eines solchen Tarifes ist, doch bedeutende, einschneidende Verbesserungen dem früheren gegenüber aufweist. Der neue Tarif soll mit 1. November d. J. ins Leben treten.

Er ist auf folgenden Grundzügen aufgestellt:

Zur Beförderung sind Packete bis zu 20 kg Gewicht zugelassen. Alle Waaren sind in zwei Klassen eingetheilt: Waaren aller Art (Abtheilung A) und Lebensmittel (Abtheilung B). Die Preise sind für vier Gewichtsklassen gebildet, bis zu 5 kg, über 5—10 kg, über 10—15 kg und über 15—20 kg, und nur für zwei Entfernungen bis zu 400 km und über 400 km. Sie betragen:

| Entfernung | Abtheilung A: Waaren aller Art. Fracht für jede Sendung | | | |
|---|---|---|---|---|
| | bis 5 kg<br>L. | über 5—10 kg<br>L. | über 10—15 kg<br>L. | über 15—20 kg<br>L. |
| bis zu 400 km . . | 0,60 | 0,90 | 1,20 | 1,50 |
| über 400 km . . | 1,20 | 1,80 | 2,40 | 3,— |

| Entfernung | Abtheilung B: Lebensmittel. Fracht für jede Sendung | | | |
|---|---|---|---|---|
| | bis 5 kg<br>L. | über 5—10 kg<br>L. | über 10—15 kg<br>L. | über 15—20 kg<br>L. |
| bis zu 400 km . . | 0,50 | 0,60 | 0,80 | 1,— |
| über 400 km . . | 0,80 | 1,20 | 1,60 | 2,— |

Zu diesen Preisen werden noch 5 Cts. Stempelgebühr erhoben. Jede Sendung darf nur aus einem Packet bestehen und muss in Frankaturfracht abgefertigt sein. Die Packete müssen gut verpackt sein, die genaue Adresse des Empfängers tragen und nicht über 0,250 cbm Rauminhalt messen. Sperrige Güter innerhalb gewisser Abmessungen werden gegen Zahlung eines Zuschlages von 50 % der Fracht angenommen. Baarvorschüsse sind ausgeschlossen, Nachnahmen zugelassen. Die Haftung der Bahnen beschränkt sich im Verlustfalle sowie bei Gewichtsverminderung, Beschädigung usw. der Packete auf einen Höchstsatz von 5 L. für 1 kg Waaren der Abtheilung A und von 2 L. für 1 kg Lebensmittel. Die Beförderung geschieht mit Personenzügen; für Stücke bis 10 kg Gewicht kann auch der Versand mit Eilzügen oder beschleunigten Personenzügen verlangt werden gegen Bezahlung eines Frachtzuschlages von 50 bezw. 25 %. Als Begleitpapier der Sendung dient ein sehr einfach gehaltener Schein. Dieser Eisenbahnpacketdienst wird eingerichtet im Verkehr zwischen Stationen der Mittelmeerbahnen, adriatischen Bahnen und sizilischen Bahnen unter sich, zwischen diesen und Stationen der Neben- und Kleinbahnen und der Dampfschifffahrtsgesellschaften der Seen und zwischen letzteren unter sich im Durchgang über die Hauptbahnen. Für die Neben- und Kleinbahnen und Dampfschifffahrtsgesellschaften werden zu den obengenannten Frachten noch feste Zuschläge erhoben, welche nur für zwei Gewichtsklassen bis 10 kg und über 10 kg Gewicht und nur für eine Entfernung berechnet sind.

Vom italienischen Ackerbauministerium wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben für die beste, geeigneteste und widerstandsfähigste Verpackung für landwirthschaftliche Erzeugnisse.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Am 24. November d. J. findet in Mailand die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt. Auf der Tagesordnung stehen die Vorlage des Jahresberichtes für 1898/99 und die Beschlussfassung über die Wahl von Mitgliedern in den Verwaltungs- und Aufsichtsrath. Der Verwaltungsrath wird für das abgelaufene Betriebsjahr die Vertheilung einer Dividende von 5 % (25 L. für die Aktie von 500 L.) in Vorschlag bringen.

— **Aenderungen in den leitenden Stellen der italienischen Mittelmeerbahn.** Nachdem die Ernennung des bisherigen Vize-Generaldirektors Ingenieur G. Oliva zum Generaldirektor der Mittelmeerbahnen die vorgeschriebene Bestätigung seitens der Regierung erhalten hatte, wurde vom Verwaltungsrathe der Gesellschaft der Ingenieur L. T. Kossuth, bislang Leiter der Betriebsdirektion in Neapel, zum Vize-Generaldirektor ernannt. Dem Ingenieur Kossuth geht der Ruf eines bedeutenden Eisenbahnfachmannes voraus, und die Erfolge, welche er sich im schwierigen Betrieb und in der Durchführung des Dienstes auf den süditalienischen Strecken errungen hat, haben ihm verdienterweise den hohen Posten, auf den er nun berufen wurde, erlangen helfen. Ferner wurde gleichzeitig für die Linien der ersten Abtheilung (Linien nördlich von Pisa) in Turin die satzungsgemäss festgesetzte Betriebsdirektion errichtet. An ihre Spitze wurde der Leiter des Verkehrsdienstes Lampugnani berufen, während zum Direktor der Betriebsdirektion der zweiten Abtheilung in Neapel (Linien südlich von Pisa) Ingenieur Galli ernannt wurde.

— Die Mittelmeerbahn gedenkt auch auf der Strecke **Neapel-Castellamare** (27 km) **den elektrischen Betrieb** mittelst Automobilwagen einzurichten; die Stromzuleitung soll vermittelst der sogenannten dritten Schiene erfolgen.

— In der jüngst in Bologna abgehaltenen Zusammenkunft der italienischen Ingenieure und Architekten wurde der Beschluss gefasst, der italienischen Regierung die Annahme und Ausführung eines von einem gewissen Ingenieur Vitta aus Florenz ausgearbeiteten **Projektes einer zweiten Bahnverbindung zwischen Bologna und Florenz** auf das dringendste anzuempfehlen. Die neue Linie, welche den Apennin bei Ripoli in einer Höhe von 300 m über dem Meeresspiegel mittelst eines 18 km langen Tunnels durchqueren würde, würde die Fahrt zwischen Bologna und Florenz um 1½ Stunden abkürzen, sehr geringe Steigungen aufweisen, viel sicherer sein und bedeutend weniger Unterhaltungskosten verursachen, als die jetzige Linie über Porretta-Pistoja.

— **Neue Eilzüge auf der Strecke Venedig-Triest.** Durch den neuen Winterfahrplan, der auf den italienischen Bahnen vielleicht am 3. November, wahrscheinlich aber erst gegen Mitte November eingeführt werden soll, werden zwischen Venedig und Triest auf der kürzesten Linie, welche über Cervignano-S. Giorgio-Portogruaro führt, neue Eilzüge eingelegt werden, mittelst denen die Reisedauer zwischen den beiden Städten von 5 Stunden, welche sie gegenwärtig in Anspruch nimmt, auf 3½ Stunden herabgesetzt wird.

— Der in dem alten **Tunnel über den Giovi** (Linie Genua-Ronco) aufgestellte **Lüftungsapparat** System Saccardo hat sich ausgezeichnet bewährt; die Lüftung ist eine gute, auch während eines starken Betriebes, und es sind seit der Anwendung des

Apparates keine Erstickungsanfälle des Zugpersonals mehr zu beklagen gewesen. Es wurde angesichts dieser günstigen Ergebnisse beschlossen, einen gleichen Apparat auch in einigen Tunneln der Linie Turin-Savona, in welchen sich ebenfalls schlechte Luftverhältnisse bemerkbar machen, aufzustellen. Bekanntermaassen ist ein gleicher Apparat auch im Gotthardtunnel mit günstiger Wirkung auf die Lüftung desselben in Thätigkeit.

— In der letzten Sitzung des norwegischen Staatsraths wurde beschlossen, dem Storthinge eine Vorlage wegen Aufnahme einer Anleihe von 30 000 000 Kr. zu machen. Diese soll mit 3,5 % verzinst und ausschliesslich für **Eisenbahnanlagen** und für die **Erweiterung des Telegraphen- und Telephonnetzes in Norwegen** verwendet werden. Die Regierung glaubt mit diesem Betrage die nöthigen ausserordentlichen Aufwendungen im Verkehrsinteresse während der nächsten drei oder vier Jahre bestreiten zu können.

— Wie aus Belgrad gemeldet wird, hat die Skupschtina die Vorlage, betreffend die Abänderung des Gesetzes über den **Bau der Timokthalbahn**, angenommen. Diese Bahn hatte im Sinne des ursprünglichen Gesetzes als eine vollspurige gebaut werden sollen, da aber die dafür erforderlichen Kosten in keinem Verhältnisse zu der zu erwartenden Rentabilität standen, beschloss die Regierung, die Bahn schmalspurig zu bauen, wodurch das zu beschaffende Kapital um fast zwei Drittel gegen die durch den Bau einer vollspurigen Bahn benöthigten Beträge vermindert wird. Auch haben der „B. B.-Ztg." zufolge Privatunternehmer sich bereit erklärt, den Bau einer schmalspurigen Bahn im Timokthale ohne staatliche Garantie durchzuführen. Die Skupschtina hat die Vorlage der Regierung mit grosser Mehrheit angenommen. Hiermit erscheint die Ausführung dieses seit Jahren bestehenden Bahnprojektes gesichert.

— **Bulgarische Centralbahn.** Die Bahn, welche die direkte Verbindung der Hauptstadt Bulgariens mit der Donau vermittelt, von Sofia bis Roman seit längerem im Verkehr steht und von Roman bis Schumla zwar fertiggestellt, aber noch nicht eröffnet ist, wird in ihrer ganzen Länge Ende dieses Monates für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden.

— Binnen kurzem wird die Linie Myli-Kalamata der **griechischen Eisenbahnen** fertig gestellt und damit eine direkte Verbindung dieses letzteren Hafens mit allen Punkten des Bahnnetzes der Piräus-Athen-Peloponnesgesellschaft hergestellt sein. Zweifellos wird durch die Eröffnung dieser Linie der griechische Binnenhandel mit dem Peloponnes einen bedeutenden Aufschwung erfahren.

— Es ist bekannt, dass die am 1. Dezember 1894 erfolgte Einführung des **Zonenpersonentarifes in Russland** auf Entfernungen über 190 Werst eine namhafte Steigerung des Verkehres zur Folge hatte. Ob aber der erhöhte Verkehr auch erhöhte Einnahmen mit sich brachte, liess sich vorderhand nicht übersehen, da es eines längeren Zeitraumes bedurfte, um die wirthschaftliche Bedeutung der verkehrspolitischen Maassnahme allseitig abzuwägen. Wie die „Nowosti" jetzt mittheilt, hat sich der Abtheilungschef des Departements für Eisenbahnangelegenheiten A. W. Bjaloweski dieser Arbeit unterzogen. Nach dem Ergebniss dieser Arbeit erweist es sich, dass die Eisenbahnen im Jahre 1893 aus dem Personenverkehr 49 500 000 R., 1897 aber 64 000 000 R. einnahmen. 1893 betrug die Länge des gesammten Schienennetzes allerdings nur 29 226 Werst, 1897 aber 35 047 Werst. Man kann daher aus der Roheinnahme keine Rückschlüsse auf die wirthschaftliche Rückwirkung der Maassnahme ziehen. Maassgebend ist nur die Einnahme für die Werst. Die mittlere Einnahme aus dem Personenverkehr betrug für die Werst im Jahre 1893 1 694 R., in 1897 1 826 R., von welchen Summen jedoch die Betriebskosten in Abzug gebracht werden müssen, die etwa 45 Kop. für eine Zugwerst betragen. Die Reineinnahme lässt sich auf diese Weise für 1893 mit 28 000 000 R. und für 1897 mit 33 500 000 R. feststellen. Mithin ergiebt sich ein Mehr von 5 500 000 R., das sich um etwa 2 000 000 R. vermindert, wenn man die Tilgung und Verzinsung des in neuangeschafftem rollenden Material angelegten Kapitals in Abzug bringt. Jedenfalls ist der neue Tarif durchaus nicht, wie man befürchtete, verlustbringend geworden.

Diese ungemein kurzen Mittheilungen des russischen Blattes lassen zunächst nur soviel erkennen, was übrigens nach anderen amtlichen Berichten schon längst feststand, dass ein Ueberschuss übrig blieb, wenn man nämlich die schwierige Aufgabe der Berechnung der Selbstkosten mit 45 Kop. für eine Zugwerst als richtig anerkennen will.

Der Kernpunkt der grossen Reform lag aber keineswegs in dem finanziellen Erfolge, sondern bezweckte der Bevölkerung die Ueberwindung der grossen Strecken zu helfen. Das scheint erreicht zu sein. Im übrigen steht noch der Rest der Reform, nämlich die Aenderung des Personentarifes auf kurze Entfernungen aus, woran, soweit bekannt, z. Zt. gearbeitet wird.

---

## Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 10. d. Mts. unter dem Vorsitze des Ministerialdirektors Schröder hielt Geheimer Regierungsrath Professor Göring einen Vortrag über die schweizerische Eisenbahn Burgdorf-Thun, die bestimmt ist, zwischen Olten und Thun eine direkte Verbindung mit Umgehung Berns herzustellen und Aussicht hat, später mit einer Untertunnelung des Berner Oberlandes und Durchquerung des Rhonethales bis an den Simplontunnel fortgesetzt zu werden. Von besonderem Interesse ist der auf dieser Bahn eingeführte elektrische Betrieb.

Sodann machte Geheimer Ober-Regierungsrath Bormann eine Mittheilung über das von der geplanten deutsch-ostafrikanischen Centralbahn zwischen Dar-es-Salam und den Seen Tanganika und Viktoria Nyanza zu durchquerende Gelände, und wies an den zur Anschauung gebrachten Längenprofilen nach, dass das Relief dieses Geländes für den Eisenbahnbau bei weitem günstiger gestaltet sei, als das der auf dem benachbarten britischen Gebiete belegenen Uganda-Eisenbahn. Im Anschluss daran äusserte sich der Geheime Regierungsrath Schwabe über die zu gewärtigenden Baukosten, Bauzeit usw. der deutsch-ostafrikanischen Centralbahn.

Endlich berichtete der Geheime Baurath Sarre über die neuerdings fertiggestellte Lüftungsanlage für den Gotthardtunnel, deren Nothwendigkeit sich bei dem in neuerer Zeit sehr gesteigerten Verkehr durch den Tunnel mehr und mehr geltend gemacht hat. An der diesem Vortrage folgenden kurzen Besprechung betheiligten sich die Herren Schwabe, Blum und zur Nieden.

Am Schlusse der Sitzung wurden in üblicher Abstimmung die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Frahm und Herr als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg. Die in Nr. 55 S. 961 der Vereinszeitung den Vereinsbahnstrecken zugerechnete Strecke Heilsberg i/Ostpr.-Rothfliess, deren Eröffnung am 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen war, wird am 15. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 9,48 km lange Strecke Fentsch-Aumetz der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen, welche am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten; ferner ist die am 2. Oktober d. J. nebst der Flügelbahn Sülelmed-Szilágy-Czek (19,93 km)

dem öffentlichen Verkehre übergebene Lokalbahn Zsibó-Nagybánya (58,48 km) — im Betriebe der Szamosthalbahn — den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Glogau-Sagan zwischen den Stationen Quaritz und Waltersdorf gelegene Haltestelle Ottendorf für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Stück- und Wagenladungsgütern, Kleinvieh in einzelnen Stücken und Leichen eröffnet. Die Abfertigung von Vieh in Wagenladungen und Grossvieh in einzelnen Stücken sowie von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen:

Quaritz-Ottendorf . . . . . 6,96 km,
Ottendorf-Waltersdorf . . . 5,74 „

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die zwischen den Stationen Lissa i/P. und Fraustadt an der Strecke Lissa i/P.-Glogau gelegene Haltestelle Lasswitz, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird am 1. November d. J. auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Posen in Nr. 81 — Inser.-Nr. 2793 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. November d. J. wird die seitherige Personenhaltestelle Rhynern für die Abfertigung von Wagenladungen (mit Ausnahme von Sprengstoffen und Fahrzeugen) sowie für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet werden. Die Entfernungen bis zu den Nachbarstationen betragen:

Hamm-Rhynern . . . . . . . 7,6 km,
Rhynern-Welver . . . . . . . 6,4 „

(Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Essen in Nr. 81 — Inser.-Nr. 2791 — d. Ztg.)

### Lieferfristen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Der in Nr. 77 S. 1264 d. Ztg. unter „Amtliche Mittheilungen usw." veröffentlichte Lieferfristzuschlag von 5 Tagen bei Beförderung von Frachtgütern über die Strecke Linz-Gaisbach-Wartberg-St. Valentin oder über einen Theil dieser Strecke und für in den Stationen dieser Strecke zur Auf- oder Abgabe gelangenden Frachtgüter ist vom 14. Oktober d. J. ab wieder aufgehoben worden; ferner wird die aus Anlass des Umbaues des Bahnhofes Wien Hauptzollamt am 17. Juli 1896 in Kraft getretene temporäre Erhöhung der für die Wiener Verbindungsbahn gültigen Lieferfristzuschläge (um einen Tag für Eilgut und lebende Thiere und um zwei Tage für Frachtgut) vom 1. Dezember d. J. ab ausser Wirksamkeit gesetzt werden.

Die **Zusammenstellung der für die Beförderung von Sonderzügen usw. über Verbindungsbahnen zu erhebenden Gebühren** (VIII. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement, S. 27) ist unter laufender Nr. 2 Spalte 3 — nach Mittheilung der Generaldirektion der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen — wie folgt zu ändern:

„Zwischen deutschen Stationen einerseits und Basel Centralbahnhof andererseits (über die Verbindungsbahn) kann direkte Abfertigung von Sonderzügen nach den deutschen Tarifbestimmungen auf Grund der Entfernungen der direkten Personen- und Gepäcktarife stattfinden. Eine besondere Ueberfuhrgebühr wird nicht erhoben, da die Länge der Verbindungsbahn in den in Betracht kommenden Tarifkilometern enthalten ist. (Die Tariflänge der Verbindungsbahn beträgt 10 km.)"

Die neue **Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres** ist erschienen und an die Mitglieder des Ausschusses, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Centralbahn und die schweizerische Nordostbahn vertheilt worden.

### Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte im Jahre 1898.

Die vorbezeichneten statistischen Nachrichten sind herausgegeben und an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen zur Vertheilung gebracht worden.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3795 vom 9. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Nachweisung der Ergebnisse des Verkehres auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (Berichtsjahr 1898) (abgesandt am 19. Oktober d. J.).

Nr. 3847 vom 13. Oktober d. J. an sämmtliche ausserdeutschen Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 19. Oktober d. J.).

Nr. 3879 vom 16. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Verzeichnisse der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten Radstände, Raddrücke und Lademaasse (abgesandt am 21. bis 23. Oktober d. J.).

Nr. 3891 vom 16. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Centralbahn und die schweizerische Nordostbahn, betreffend die Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres (abgesandt am 20. Oktober d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 25. Oktober 1899 wird die an der Strecke Nakel-Konitz zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde in Westpreussen liegende Haltestelle Zempolnothal des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg für den gesammten Viehverkehr eröffnet. Fahrzeuge können dort nicht ver- oder entladen werden.

Bromberg, den 18. Oktober 1899. (2819)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Aenderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die zu unserem Verwaltungsbezirk gehörigen Stationen Blankenstein, Bruch und Hattingen die Bezeichnungen Blankenstein (Ruhr), Recklinghausen-Bruch und Hattingen (Ruhr).

Essen, den 17. Oktober 1899. (2820)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die an der Strecke Bünde-Sulingen belegene Haltestelle Holzhausen erhält vom 1. November d. J. ab den Namen Holzhausen-Heddinghausen.

Münster, den 18. Oktober 1899. (2821)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Verkehrsstörungen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Sistirung des Güterverkehres über Gloggnitz hinaus und mehrtägige Einstellung der Güteraufgabe in Wien-Matzleinsdorf.

Zum Zwecke der schleunigsten Abbeförderung der einerseits durch den Hilfsroutenverkehr und anderseits durch den eigenen, aussergewöhnlich starken Güterverkehr auf den Wiener Anschlussbahnhöfen in einer ganz bedeutenden Anzahl zurückgestauten Wagen ist die zwingende Nothwendigkeit eingetreten, den Güterverkehr von den in Wien einmündenden fremden Bahnen über Gloggnitz hinaus

vom 21. Oktober bis einschliesslich 25. Oktober 1899 zu sistiren.

Von dieser Maassnahme sind Eilgüter, lebende Thiere, Bier und leicht verderbliche Sendungen ausgenommen.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass wegen Ueberfüllung der Gütermagazine und Lagerplätze infolge aussergewöhnlichen Güterandranges in der Station Matzleinsdorf auf Grund des § 55 des Betriebsreglements die Güteraufgabe dortselbst für

Sonnabend, den 21. Oktober und

Montag, den 23. Oktober

sistirt wird.

Wien, am 20. Oktober 1899. (2822)
Die Generaldirektion.

**Königl. ungarische Staatseisenbahnen.**

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Eisenbahn wird der Güterverkehr zwischen den Stationen Roman und Karlukovo wegen Einschiebung der definitiven Brückenjoche vom 20. bis zum 28. Oktober l. J. eingestellt.

Der Personen- und Gepäckverkehr wird mit Umsteigung beziehungsweise Uebertragung vermittelt.

Budapest, am 21. Oktober 1899. (2823)

## 4. Verkehrswiederaufnahme.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Am 14. September:
Mürzzuschlag-Neuberg.

Am 16. September
Scheibmühl-Schrambach.

Am 19. September:
Vöcklabruck-Salzburg,
Lambach-Gmunden See,
St. Valentin-Steyr,
Ternberg-Kastenreith,
Salzburg-Bischofshofen,
Saalfelden-Wögl.

Am 20. September:
Kainisch-Obertraun.

Am 21. September:
Melk-Kemmelbach=Ybbs.

Am 22. September:
Vöcklabruck-Kammer,
Wels-Unterrohr,
Holzleithen-Hausruck.

Am 24. September:
Donauuferbahn,
Perg-Grein.

Am 25. September:
Ybbsthalbahn.

Am 5. Oktober:
Attnang-Ischl,
Selzthal-Steinach=Irdning.

Am 11. Oktober:
Pöchlarn-Kienberg=Gaming,
Amstetten-Kleinmünchen.

Am 16. Oktober:
Waidhofen a/Ybbs-St. Michael.

Am 18. Oktober:
Hieflau-Eisenerz.

Am 19. Oktober:
Ried-Simbach.

Wien, am 20. Oktober 1899. (2824)

## 5. Güterverkehr.

**Südharz-Eisenbahn.**
(Walkenried-Braunlage-Tanne.)

Am 1. November d. J. findet auf der Südharz-Eisenbahn die Eröffnung des Güterverkehrs statt.

Berlin, Oktober 1899. (2825)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

**Saarkohlenverkehr (Tarif Nr. 9).**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die an der Neubaustrecke Fentsch-Aumetz gelegenen Stationen Aumetz und Bollingen der Reichseisenbahnen in den Saarkohlentarif Nr. 9 einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft. (2826)

St. Johann=Saarbrücken, 17. Oktbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Nordostdeutsch-sächsischer Verbandsgütertarif.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden neu einbezogen:

a) Reitwein, im Direktionsbezirk Bromberg zwischen Podelzig und Kietz liegend,
b) Linkuhnen und Paballen, im Direktionsbezirk Königsberg zwischen Gr. Brittanien und Tilsit bezw. zwischen Grünheide und Szillen gelegen,
c) die Neubaustrecke Lauenburg i/Pm.-Leba im Direktionsbezirk Danzig mit den Stationen Fichthof, Freest, Garzigar, Landechow, Leba, Neuendorf (Kr. Lauenburg).

Ferner werden mit Gültigkeit von dem noch besonders bekannt zu gebenden Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Landsberg i/Ostpr.-Rothfliess im Direktionsbezirk Königsberg die an dieser Strecke gelegenen Stationen Frankenau, Heilsberg, Sallwarschienen, Seeburg, Tollnigk neu aufgenommen und die Frachtsätze für die Stationen Landsberg i/Ostpr., Saugnitten und Wildenhof ermässigt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie die Verkehrsbüreaus in Bromberg und Dresden.

Bromberg, den 18. Oktober 1899. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Schlesisch-sächsischer Verband.**

Am 1. November d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag IX in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger mehrere neu aufgenommene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen, ferner die neu aufgenommene Station Schwepnitz der königlich sächsischen Staatseisenbahnen sowie einige Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 21. Oktober 1899. (2828)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.**

Vom 1. November d. J. an bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 treten für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b bei Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief von den Stationen Ischl, St. Egydi am Neuwalde, St. Pölten und Türnitz nach Borna, Erdmannsdorf, Gröditz, Limmritz, Meuselwitz, Mittweida, Rositz, Steina, Waldheim und Leipzig (sämmtliche Bahnhöfe mit Ausnahme von Leipzig=Connewitz) direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den betheiligten Stationen und bei unserm Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4, zu erfahren sind.

Dresden, am 22. Oktober 1899. (2829)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. November d. J. direkte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Aumetz und Bollingen zur Einführung.

Weitere Auskunft ertheilen unser Tarifbüreau und die betheiligten Stationen.

Zu dem Heft 13 des genannten Tarifs kommt am 15. November d. J. der III. Nachtrag und am gleichen Tage zum Heft 17 der Nachtrag II zur Einführung. Durch diese Nachträge werden ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut und sonstige Aenderungen der Tarife eingeführt.

Strassburg, den 17. Okt. 1899. (2830)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Rheinisch-westfälisch-Nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Die im vorbezeichneten Ausnahmetarife für die Station Harburg U. E. bestehenden Frachtsätze werden mit dem 25. d. Mts. aufgehoben und durch die niedrigeren Sätze der Station Hamburg H ersetzt.

Essen, den 19. Oktober 1899. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Heiligenstein i. d. Pfalz für den Kohlen- und Koksverkehr als Empfangsstation in den Saarkohlentarif Nr. 2 aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen. (2831a)

St. Johann=Saarbrücken, 21. Oktober 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Hessisch-linksrheinischer Verkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab wird die Entfernung Bensheim-Hergenrath von 321 auf 320 km ermässigt.

Frankfurt a/M., den 18. Oktbr. 1899. (2832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Dezember cr. betragen die Ueberführungsgebühren für Güter in Wagenladungen zwischen dem diesseitigen und dem Staatsbahnhofe Marienburg 0,03 ℳ vor und 0,04 ℳ nach Laderechtstellung der Wagen, zwischen Marienburg und Grünhagen 0,08 ℳ, zwischen Weissenburg Westpr. und Alteiche 0,06 ℳ und zwischen Zajonczkowo und Mortung 0,04 ℳ pro 100 kg. Die auf Seite 11 unseres Binnengütertarifs für die vorgenannten Ueberführungen vorgesehenen Beträge gelten vom gedachten Tage ab als Mindestsätze pro Wagenladung.

Danzig, den 19. Oktober 1899. (2833)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 2.**

Am 1. Dezember l. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält u. a. Aenderung der Tarifbestimmungen und neu einbezogene

Stationen. Abzüge des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 16. Oktober 1899. (2834)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen etc.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Kolonowska des Direktionsbezirks Kattowitz in den auf Seite 56/57 des Ausnahmetarifs für den vorgenannten Verkehr bezw. auf Seite 6 des Nachtrags IV enthaltenen ermässigten Tarif für Kokssendungen mit den daselbst für die Station Zawadzki vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

Breslau, den 21. Oktober 1899. (2835)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Kohlenverkehr von Königshan (österr. Nordwestbahn) nach Stationen des Direktionsbezirks Breslau.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. bis Ende Dezember 1900 treten für die Beförderung von Steinkohlen bei Zahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendungen mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen von Station Königshan (S. N. D. V. B.) trans. nach den nachbenannten Stationen des Direktionsbezirks Breslau die dabei angegebenen Frachtsätze in Kraft:

| nach | | ℳ |
|---|---|---|
| Hirschberg i. Schles. . . . | (49 km) | 26,40 |
| Landeshut i. Schles. . . . | (16 „ ) | 18,40 |
| Merzdorf . . . . . . . . | (28 „ ) | 21,40 |
| Petersdorf (i. Riesengeb.) . | (65 „ ) | 31,40 |
| Rosenau i. Schles. . . . . | (53 „ ) | 27,40 |
| Schmiedeberg i. Riesengeb. | (63 „ ) | 30,40 |

für 10 000 kg.

Die Beförderung erfolgt nach Maassgabe der Bestimmungen des Theils I für den Güterverkehr zwischen Oesterreich-Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden andererseits.

Breslau, den 19. Oktober 1899. (2836)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. November d. J. werden die Stationen Holdorf (Oldbg.), Mühlen (Oldbg.), Nellinghof, Neuenkirchen (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.) der Oldenburgischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Verbandsgüterverkehr (Tarifheft Nr. 1) einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze und über die auf den genannten Stationen bestehenden Abfertigungsverhältnisse ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 23. Oktober 1899. (2837)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**
(Tarifheft Nr. 1.)

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden die der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen im Verkehre mit der Station Neubeckum des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover — seither trug diese Station die Bezeichnung Beckum-Ennigerloh — gekürzt.

Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Dresden, den 23. Oktober 1899. (2838)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-preussisch-südfranzösischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober 1899 werden ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen aus Südfrankreich in Wagenladungen von 5000 kg ab Alt-Münsterol trans. und Verrières trans. nach Chemnitz, Dresden und Leipzig (Bayerischer-, Dresdner-, Eilenburger-, Magdeburger- und Thüringer-Bahnhof) eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die französischen Versandstationen, für welche die Frachtsätze gelten, ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 23. Oktober 1899. (2839)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen. im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Am 1. November d. J. tritt zum Kilometerzeiger für den Binnengüterverkehr der Nachtrag VIII in Kraft. Abzüge können durch unsere Stationen bezogen werden.

Der Nachtrag enthält unter anderem Entfernungen für die neue Verkehrsstelle Lössnitz, Haltestelle sowie die Aenderung der bisherigen Stationsbezeichnung „Lössnitz“ in Lössnitz, Bahnhof.

Dresden, den 23. Oktober 1899. (2840)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, II. Abtheilung.

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. ab treten im Verkehr zwischen den Stationen Benkendorf des Direktionsbezirks Halle a/S. und Watenstedt des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits und der Station Frankenthal der pfälzischen Eisenbahnen andererseits direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. Oktober 1899. (2841)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreich-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 3B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 10. November l. J. wird die Station Straussnitz-Neustadtl der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft in den Tarif aufgenommen.

München, den 18. Oktober 1899. (2842)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.**
Gütertarif Theil II, Heft 3B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 10. November 1899 wird die Station Schimitz der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in den Tarif aufgenommen.

München, den 18. Oktober 1899. (2843)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Württemb.-Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
3. Heft (pfälzisch-württembergischer Güterverkehr.)

Die bisher nur dem Eil- und Stückgutverkehr dienende pfälzische Haltestelle Heiligenstein ist am 18. Oktober d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Stuttgart, den 18. Oktober 1899. (2844)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

**Gr. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 15. November 1899 werden im badischen Binnenverkehr und in einigen direkten Verkehren die Frachtsätze der Station Freiburg-Wiehre für Eisen der Spezialtarife I, II und III mit jenen der Station Freiburg Hauptbahnhof, sofern sich der Verkehr über Freiburg Hauptbahnhof bewegt, gleichgestellt.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1899. (2845)
Generaldirektion.

**Donau-Rhein-Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1898.**

Die Station Frankfurt a/M. Hauptbahnhof transit wird mit den für Frankfurt a/M. Hafen bestehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze für Frankfurt a/M. Hauptbahnhof transit gelten nur für solche Sendungen, welche mit der Bahn daselbst ankommen und von da entweder sofort oder nach erfolgter Einlagerung nach dem Hafen gebracht werden, um gemäss den übrigen Bestimmungen des Tarifs zu Schiff nach Belgien oder Holland oder darüber hinaus weiter zu gehen.

Für die Weiterbeförderung solcher Sendungen von Frankfurt a/M. Hauptbahnhof nach dem Hafen werden die tarifmässigen Platzfrachten und Ueberfuhrsgebühren erhoben.

München, den 20. Oktober 1899. (2846)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 10. November 1899 wird im Verkehr zwischen Neckarelz und Mannheim für rohe Gypssteine (wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt) ein ermässigter Frachtsatz von 0,22 ℳ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 19. Oktober 1899. (2847)
Generaldirektion.

**Crefelder Eisenbahngesellschaft.**

Am 1. November 1899 tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den Binnenverkehr Theil II in Kraft.

Derselbe enthält: Ergänzung der besonderen Bestimmungen und den Kilometerzeiger für die zur Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnete Haltestelle Hülserberg.

Preis des Nachtrags 10 ₰ pro Stück.

Crefeld, den 20. Oktober 1899. (2848)
Die Direktion der Crefelder Eisenbahngesellschaft.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Pflastersteine und geschlagene Steine zum Strassenbau (Ausnahmetarif 5 b) von Friedrichswalde (Kreis Angermünde), Kreuzkrug, Milmersdorf und Ringenwalde (Kr. Templin) nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 16. Oktober 1899. (2849)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-dänischer Eisenbahnverband.**

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag II zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband in Kraft.

Durch ihn werden u. a. die Bestimmungen der §§ 38 bis 40, betreffend die ausnahmsweise Behandlung einiger Beförderungsgegenstände, durch anderweite ersetzt und leer zurückgehende Milchgefässe im § 39 gestrichen.

Während ferner die Ausnahmefrachtsätze für Eisen des Spezialtarifs I im Verkehre mit der Station Karolinegrube R. O. U. E. zur Aufhebung kommen, werden die Stationen Eller, Littfeld, Tönisheide und Wiehl des Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 9 für Eisen, die Station Harburg des Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif 11 für Düngemittel, sowie Düsseldorf-Reisholz in den Verband aufgenommen.

Altona, den 20. Oktober 1899. (2850)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Triptis des Direktionsbezirks Erfurt mit den Frachtsätzen der Gruppe Pössneck-Saalfeld (Thür.) in den Verband aufgenommen.

Altona, den 20. Oktober 1899. (2851)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Gruppentarif II und Berlin-Stettin-schlesischer Gütertarif.**

Am 25. Oktober d. J. wird Rosenberg O.S. als Versandstation in die Ausnahmetarife für Giessereiroheisen des Gruppentarifs II und des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 15. Oktober 1899. (2852)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Seehafenausnahmetarif.**

Die laut Bekanntmachung am 2. d. Mts. eingeführten Baumwollfrachtsätze für Owen und Unterlenningen werden mit Gültigkeit vom Tage der Einführung um 0,02 ℳ für 100 kg ermässigt.

Hannover, den 17. Oktober 1899. (2853)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der k. k. priv. Ostrau-Friedländer Eisenbahn.**

Mit Gültigkeit vom 22. Oktober d. J. werden neue Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz nach Station Otrokowitz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingeführt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 18. Oktober 1899. (2854)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Reexpedition von Zucker aller Art in Kolin.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 wird für Zucker der Pos. Z 8 der Güterklassifikation im Tarife Theil I vom 1. Januar 1898, als Frachtgut bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von den Stationen der Strecke Golc-Jenikau bis inklus. Sedletz-Kuttenberg nach Aussig, Dobrowitz, Neubydschow und Wlkawa, sowie von den Stationen der Strecke Nimburg bis inklus. Königgrätz nach Sedletz-Kuttenberg, Caslau, Wrdy-Bucic und Zleb, bei Einlagerung solcher Sendungen in dem Lagerhause der Uverni banka in Kolin die Reexpeditionsbegünstigung bewilligt.

Die Reexpeditionsfrist beträgt zwölf Monate vom Tage des Einlagerns der Sendung in dem genannten Lagerhause an gerechnet.

Für jede der reexpedirten Sendungen wird eine Reexpeditionsgebühr von 6 h. (sechs Heller) pro 100 kg berechnet und sind im übrigen für die Reexpedition die vom 1. Mai 1896 gültigen Bestimmungen über die Behandlung und Verrechnung solcher Güter, welche in den Lagerhäusern der österr.-ung. Monarchie eingelagert und daselbst reexpedirt werden, maassgebend.

Wien, am 16. Oktober 1899. (2855)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

**Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband. Theil II, Heft 1.**

Einführung von Frachtsätzen für Rohpetroleum etc., Petroleum raff. und Rohbenzin ab rumänischen Stationen nach Eislingen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899, bis auf weiteres, längstens bis 31. Januar 1900 gelangen bei Beförderung als Frachtgut und Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Anwendung.

| Von den Stationen der rumänischen Eisenbahnen | nach Eislingen (Station der kgl. württembergischen Staatseisenbahnen) | | |
|---|---|---|---|
| | für Rohpetroleum (ungereinigt, nicht raffinirt), Blau-, Grün-, Berg-, Erd-, Steinöl, Mineraltheer | für raffinirtes Petroleum | Petroleum-Naphta (Rohbenzin) |
| | in Fässern oder Reservoirwagen | | |
| | Centimes pro 100 kg | | |
| Baicoi . . | 463 | 670 | 644 |
| Bukarest (Nordb.) . | — | 681 | 655 |
| Campina . | 457 | 674 | 648 |
| Doftana . . | 459 | 676 | 650 |
| Doicesti . . | 493 | 702 | 676 |
| Gageni . . | 469 | 669 | 643 |
| Moinesti . . | 475 | 633 | 607 |
| Monteor . . | 486 | 646 | 620 |
| Ploesti . . | 470 | 663 | 637 |
| Plopeni . . | 471 | 670 | 644 |
| Targovistea | 490 | 699 | 673 |

Das Auf- oder Abladen ist von den Parteien zu bewirken.

Wien, am 19. Oktober 1899. (2856)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

## 6. Lieferfristen.

**K. k. priv. Kaschau Oderberger Eisenbahn.**

Mit Bewilligung des Herrn k. u. Handelsministers Zahl 37 886/VI. vom 30. Juni l. J. tritt in unserer Station Zsolna, auf Grund des § 63 Punkt 3 des Betriebsreglements und des § 6 Punkt 4 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Uebereinkommens für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr, im Anschlussverkehre von und auf die am 10. Oktober l. J. eröffnete Strecke der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn, vom Tage der Eröffnung dieser Lokalbahn, für die Eilgüter eine 6 stündige, für die Frachtgüter eine 12 stündige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen in Kraft.

Diese Zuschlagsfrist hat sowohl für den inneren österreichisch-ungarischen Anschlussverkehr, als auch für den internationalen Verkehr Geltung.

Budapest, am 10. Oktober 1899. (2857)
Die Direktion.

## 7. Verdingungen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Die Lieferung des für das erste Halbjahr 1900 erforderlichen Bedarfes an:

1. Stab- und Winkeleisen verschiedener Güte,
2. Flusseisenblechen,
3. Kupfer- und Messingblechen, Kupferrohren, Rundkupfer, Rundmessing, Kupfer- und Messingdraht

soll vergeben werden.

Lieferungsbedingungen und Bedarfsverzeichnisse sind gegen Einsendung von

25 ₰ für je ein Exemplar Bedingungen,
25 „ für je ein Exemplar Bedarfsverzeichniss,
20 „ für Zustellungsgebühr

von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-Altst., Strehlenerstrasse Nr. 1 zu erlangen.

Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden.

Die Lieferungsangebote sind unter Benutzung der Bedarfsverzeichnisse spätestens bis

10. November 1899

an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen und werden in Gegenwart der erschienenen Bewerber im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstr. Nr. 4 am 11. November 1899, Vormittags 10 Uhr, geöffnet und verlesen.

Der Briefumschlag des Angebotes hat die Aufschrift:

„Angebot auf Eisen, Eisenbleche etc."

sowie den Namen des Anbieters zu tragen.

Zuschlagsfrist: 23. Dezember 1899.

Erfolgt bis zu dieser Zeit keine Benachrichtigung, so ist das Angebot als abgelehnt zu betrachten.

Dresden, am 23. Oktober 1899. (2857a)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

**Verdingung von Loos IV.**

Herstellung, Lieferung und Aufstellung dreier flusseiserner Ueberbauten der Bahnlinie Cassel-Wilhelmshöhe im Anschluss an vorhandene Brücken rd. 350 t Flusseisen, 5,1 t Gusseisen und 1,0 t Gussstahl. Die Verdingungsunterlagen mit überschläglicher Gewichtsberechnung und die Zeichnungen sind im Baubüreau für den Umbau der Casseler Bahnhöfe im Nordflügel des Empfangsgebäudes auf Cassel (O) einzusehen, auch von daselbst

gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,8 ℳ in Baar für die Bedingungen und von 3×0,75 + 2,05 = 3,25 ℳ für 5 Zeichnungen zu beziehen. Die Wahl der zu kaufenden Zeichnungen steht dem Anbieter frei.

Verdingungstermin ebendaselbst, Sonnabend, den 11. November d. J., Vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Cassel, den 21. Oktober 1899. (2857b)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

a) Holzschnittwaaren als: Eschen-, Buchen-, Eichen-, Erlen-, Nussbaum- und Tannendielen;
amerikanisches Fichtenholz, tannene Rahmenschenkel, Einfriedigungspfähle und tannene Latten;

b) Telegraphenstangen von verschiedener Länge und Dicke;

c) Holzschwellen und zwar: 1 420 Stück eichene Stossschwellen, 6 050 Stück eichene Zwischenschwellen und 10 000 Stück tannene oder forlene Zwischen-Schwellen verschiedener Länge.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 30. Oktober 1899" versehen, spätestens: Montag, den 30. Oktober 1899, Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 10. Oktober 1899. (2858)
Gr. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

---

Für die Herstellung eines Personentunnels auf dem Bahnhofe Pöpelwitz soll

a) die Herstellung der Erd-, Maurer- und Absteifungsarbeiten,

b) die Lieferung von 141 000 Hartbrandziegel (Klinker)

im Wege der öffentlichen Auschreibung vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin

für a) am 4. November d. J., Vormittags 10 Uhr,
für b) am 4. November d. J., Vormittags 11 Uhr,

der unterzeichneten Bauabtheilung einzusenden, wo auch die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen.

Verdingungsunterlagen können von der Bauabtheilung gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in Baar bezogen werden.

Breslau, den 19. Oktober 1899, (2859)
Brüderstrasse 36.
Kgl. Eisenbahnbauabtheilung.

---

Verdingung der Lieferung von 295 900 m Siederöhren und Siederohrabschnitten für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27, Erdgeschoss) eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebo e sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Siederöhren und Siederohrabschnitten" versehen bis 4. November 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist am 17. November 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 20. Oktober 1899. (2860)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Lieferung von 4 Weichen nebst hölzernen Bahn- und Weichenschwellen soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezüglichen Aufschriften versehen, bis zum 2. November 1899, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeistergeschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (2861)
Militäreisenbahn.

---

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für den Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz

Gruppe C XVI Waschschwämme, Bimsstein, Burgunderharz und Leim;
„ C XVII Schmelztiegel, Schleifsteine und Lokomotiv-Chamottesteine;
„ C XXI Glas, klares, rothes, grünes, mattgeschliffenes und Milchglas;
„ C XXII Leder und Treibriemen.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 11. November 1899, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen.

Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 0,30 ℳ für Gruppe C XVI, von je 0,50 ℳ für die anderen Gruppen portopflichtig bezogen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 9. Dezember 1899.

Kattowitz, den 21. Oktober 1899. (2862)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung** von 830 000 kg grauem Giesserei-Roheisen und 370 000 kg deutschem Hämatit-Roheisen in je 2 Loosen für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. November 1899, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- u. bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 24. November 1899.

Berlin, den 20. Oktober 1899. (2863)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung** von A. 8 156 Stück fertigen Achslagerkasten für Wagen mit Beschlag in 9 Loosen, B. 2 227 000 kg Stahlgussbremsklötzen in 19 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg u. Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. November 1899, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 416, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,50 ℳ für A. und 0,50 ℳ für B. **in baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 19. Dezember 1899.

Berlin, den 21. Oktober 1899. (2864)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz angesammelten alten Schienen und anderen Oberbaumaterialien darunter noch brauchbares Kleineisenzeug (Laschen, Unterlagsplatten etc.), brauchbare Zungenvorrichtungen zu Weichen, Herzstücke, Weichentheile usw. ist auf den 23. November d. J., Vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer 61 der unterzeichneten Direktion Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen liegen in unserem Rechnungsbüreau, Empfangsgebäude Zimmer Nr. 2, zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 1 ℳ in baar portopflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 21. Dezember d. J.

Kattowitz, den 19. Oktober 1899. (2865)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.**

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 41 Loosen. Besichtigung vom 21. Oktober bis zum 9. November 1899 von 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., Centraldienst IV. Abth. in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Offerten sind bis 9. November 1899 portofrei an den Centraldienst I. Abth. in Utrecht zu senden. Submittenten sind bis zum 23. November 1899 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 21. Oktober 1899. (2866)
Der Generaldirektor.

---

## 9. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf von 38 ausgemusterten Eisenbahnwagen**

am Mittwoch, den 15. November d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 17. Oktober 1899. (2867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 83 | 28. Oktober 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 20 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

## Der Rückkauf der französischen Eisenbahnen.

Das ganz verschiedene Verhältniss, in welchem die preussischen und die französischen Eisenbahnen zum Staat stehen, ist vorigen Winter bei einer Eisenbahndebatte auch einmal im preussischen Landtag zur Sprache gekommen. Damals war Professor v. Kauffmann mit der Behauptung aufgetreten, das französische System, nach welchem der Staat allerdings jetzt den grossen Eisenbahngesellschaften starke Beihilfen zu zahlen hat, die Bahnlinien aber in 50 bis 60 Jahren fast unentgeltlich an den Staat fallen würden, sei viel zukunftssicherer und zweckmässiger als das preussische, das dem Staat dauernd starke Jahresüberschüsse liefert, aber für die Tilgung weniger sorge; wenigstens würde in einem halben Jahrhundert Frankreich betreffs der Eisenbahnen viel günstiger dastehen als Preussen. Finanzminister v. Miquel glaubte mit Recht, solche Befürchtungen doch sehr in Zweifel ziehen zu müssen. Thatsächlich gibt es auch in Frankreich selbst genug sachverständige Leute, welche nicht nur die Eisenbahnverträge von 1883 grundsätzlich verurtheilen, sondern auch trotz derselben heute noch die Verstaatlichung der französischen Bahnen befürworten. In dieser Beziehung ist der Bericht von Interesse, welchen der Abg. Jean Bourrat, ein ausgezeichneter Kenner der französischen Eisenbahnfragen, im Auftrag der Budgetkommission über den Rückkauf der vier grossen Gesellschaften: Ostbahn, Westbahn, Orléansbahn und Südbahn, soeben erstattet hat.*)

Dieser Bericht stellt nach dem Lastenheft von 1857, dem Gesetz von 1874 und dem von 1883 als Bewerthungsgrundlagen für den Rückkaufspreis auf: es sei jeder der Gesellschaften bis zum Ablauf der Konzession eine Annuität zu gewähren; ausserdem ein Kapitalbetrag in dem Falle, dass die vom Staat den Gesellschaften als Zinsgarantie gezahlten Summen hinter dem wirklichen Werth der Ersatzarbeiten, des rollenden Materials, des Mobiliars, des Werkzeugs und der Vorräthe zurückblieben. Die Konzessionen erlöschen: für die Ostbahn am 26. November 1954; für die West- und die Orléansbahn am 31. Dezember 1956; für die Südbahn am 31. Dezember 1960. Herr Bourrat berechnet nun, dass, wenn der Rückkauf für den letztvergangenen 1. Januar erfolgt wäre, der Staat eine Jahresleistung von ungefähr 316 000 000 Frcs. zu gewähren hätte, wovon auf die Ostbahn 71 000 000 Frcs., auf die Westbahn 75 000 000 Frcs., auf die Orléansbahn 113 000 000 Frcs. und auf die Südbahn 57 000 000 Francs entfallen würden. Weiter würde der Staat zu zahlen haben an Kapital für die in den letzten 15 Jahren ausgeführten Ersatzarbeiten (travaux complementaires) nach einer amtlichen Statistik des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten auf den 31. Dezember 1898 im ganzen 169 000 000 Frcs.; ferner für rollendes Material, Mobiliar, Werkzeug und Vorräthe, nach der Schätzung von Sachverständigen und den Rechenschaftsberichten der Gesellschaften, unter Abrechnung der Abnutzung und Entwerthung 633 000 000 Frcs. Was das dritte, bei der Berechnung des Rückkaufes in Betracht kommende Moment: die Kosten der ersten Einrichtung für die seit weniger als 15 Jahren genehmigten Linien, anlangt, so glaubt Herr Bourrat, dass die hierfür an die Gesellschaften zu zahlende Summe sehr schwach sein und seine Vorausbestimmungen nicht merkbar ändern wird.

Andererseits schuldeten die vier Gesellschaften aus geleisteter Zinsgarantie, dem französischen Staat am 31. Dezember 1898: die Ostbahn 192 500 000 Frcs., die Westbahn 246 500 000 Frcs., die Orléansbahn 190 000 000 Frcs. und die Südbahn 211 500 000 Frcs., im ganzen 840 500 000 Frcs.; davon ab obige 633 000 000 Frcs. und 169 000 000 Frcs., bleibt zu Gunsten der Staatskasse eine Kapitalsherauszahlung der Gesellschaften von 38 500 000 Frcs. Dagegen hätte der Staat während 56 Jahren den rückgekauften Gesellschaften eine Jahresleistung von 316 000 000 Frcs. zu leisten. Immerhin ergäbe sich auch ein sofortiger schätzenswerther Ge-

*) Anm. d. Schriftl. Wir haben in Nr. 81 d. Ztg. aus demselben Bericht dieses Abgeordneten sein Urtheil über den Maschinen- und Wagenpark der grossen französischen Eisenbahnnetze mitgetheilt.

winn. Herr Bourrat sieht aber voraus, dass die Zahlung der Jahresleistung sehr reichlich wettgemacht werden würde durch den Reinertrag des Staatsbetriebes, welcher sich um so mehr vergrössern würde, „als es nach seiner Meinung angebracht wäre, dass, um diese Steigerung noch merkbarer zu machen, die Transporttarife der Rohstoffe erniedrigt würden, wie das in Deutschland der Fall sei.“ Jedenfalls wird hier wieder einmal anerkannt, dass das Staatsbahnsystem zum Allgemeinwohl Tarifherabsetzungen vorgenommen hat, zu denen sich Privatbahnen nicht verstanden haben. „Alle Erfahrungen“, fügt der französische Berichterstatter hinzu, „die bis heute mit diesen Tarifen auf dem französischen Staatsbahnnetz gemacht sind, so die Abschaffung der Abgabe auf Eilgut, alles zeigt, dass diesen Erniedrigungen beträchtliche Vermehrungen der Einnahmen entsprochen haben.“

Schliesslich beschäftigt sich Herr Bourrat mit den Besitzern von Aktien und Obligationen der Gesellschaften. Durch den Rückkauf möchte er nicht die Aktiengesellschaften ganz verschwinden machen. Der Staat würde nur dem Verwaltungsrath die Jahresleistung zahlen, der seinerseits den Besitzern der Aktien die Dividende und den Besitzern der Obligationen die Zinsen entrichten und die Tilgung von Aktien und Obligationen vornehmen würde. Die Aktiendividende würde dann eine feste werden und nicht mehr dem Einfluss des Verkehres unterworfen sein. Der Bericht des Herrn Bourrat schliesst mit dem Hinweis, dass der Rückkauf für den Staat wesentlich billiger sein würde, wenn er vor dem 1. Januar 1900 vorgenommen würde. Nach 1900 würde die Jahresleistung um 8 000 000 Frcs. steigen, was für 56 Jahre 446 000 000 Frcs. ausmacht. Also, meint er, sei es nöthig, dass sich die Kammer sofort nach ihrem Zusammentritt mit dieser Frage befasse. Zweifellos wird das französische Parlament die Suppe nicht so heiss essen, wie sie hier gekocht ist; aber des allgemeinen Interesses entbehren darum die Anregungen und Berechnungen des Berichterstatters der Budgetkommission doch nicht.

---

## Die Neuregelung der Bezüge der österreichischen Staatseisenbahnbediensteten.

Eine der grossen Aufgaben, welche dem im Jahre 1896 neugeschaffenen Eisenbahnministerium gestellt waren, betraf die zeitgemässe Ausgestaltung der gesammten Personaldienstnormen der österreichischen Staatsbahnen. In dieser Richtung wurde vor allem die Erlassung einer den Anschauungen der Gegenwart entsprechenden Dienstpragmatik in Angriff genommen, welche auch nach eingehendsten Vorarbeiten am 1. Juli 1898 in Kraft trat. Durch diese Dienstpragmatik wurde das Verhältniss sämmtlicher ständigen Bediensteten der Staatsbahnen in einer für sie sehr günstigen Weise geregelt und insbesondere durch die Disziplinarvorschriften mit allen Bürgschaften ausgestattet, welche die Rechtssicherheit des einzelnen gewährleisten. Ein zweiter wichtiger Schritt, den das Eisenbahnministerium unternahm, betraf das Pensionsnormale. Es waren nämlich inzwischen für die Hinterbliebenen der Staatsbeamten neue günstigere Pensionsnormen erflossen, gegen welche die bisherigen Versorgungsbestimmungen der Staatseisenbahnbediensteten wesentlich zurückgeblieben waren. Das Eisenbahnministerium war also darauf bedacht, auch in diesem Punkte eine ausreichende Verbesserung für das Staatsbahnpersonal zu erwirken, die denn auch am 1. Juli 1898 ins Leben trat. Zu den erwähnten Maassnahmen zur Verbesserung der Lage der Staatsbahnbediensteten gehören weiter die neuen Normen über die Dienst- und Ruhezeiten, die Verbesserungen betreffend die Krankenkassen, beide aus dem Jahre 1898, schliesslich die neue Werkstättenordnung vom 1. Januar 1899. Durch die letzteren wurden die Verhältnisse der Werkstättenarbeiter wie auch die Heranbildung von jugendlichen Kräften zu diesen Berufszweigen, ferner die Schutzvorschriften für die Werkstättenbetriebe in einer den modernen Anforderungen vollkommen entsprechenden und höchst anerkennenswerthen Weise geregelt.

Bei dieser, wie aus der Aufzählung der getroffenen Maassnahmen ersichtlich, umfassenden Verbesserung der Personalvorschriften und Dienstnormen blieb jedoch noch immer eine grosse Lücke, und zwar betraf diese die Gehaltsbezüge. Eine zeitgemässe Regelung derselben bildete schon seit geraumer Zeit einerseits den Gegenstand lebhafter Wünsche des Gesammtpersonals, andererseits aber auch eine naturnothwendige Ergänzung, ja Krönung der vom Eisenbahnministerium bezüglich des Neuaufbaues der Personaldienstnormen verfolgten grossen Aufgaben. Das Bedürfniss, mit einer den bestehenden Verhältnissen Rechnung tragenden Reform der Personalbezüge vorzugehen, wurde dadurch gesteigert, dass eigentlich alle Gruppen von Beamten und Bediensteten des Staates, sowie auch die Bediensteten mehrerer grosser Privatbahnen in letzter Zeit einer wesentlichen Verbesserung ihrer Bezüge theilhaftig geworden sind. In Berücksichtigung dieser Umstände trat daher die Frage einer den Gesammtstand des angestellten Personals umfassenden Regelung der Gehälter an die Staatseisenbahnverwaltung mit erhöhter Dringlichkeit heran und fand auch in den maassgebenden Kreisen die der Wichtigkeit entsprechende Würdigung.

Die vom Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause angekündigte Verordnung ist im Amtsblatte der Staatseisenbahnverwaltung vom 21. d. Mts. kundgemacht und treten die Bediensteten bereits am 1. November d. J. in den Genuss der erhöhten Gehälter.

In einem Rundschreiben an die Staatseisenbahnbediesteten verweist der Eisenbahnminister darauf, dass die von ihm in der Sitzung des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses vom 24. Januar d. J. angekündigte Regelung der Gehälter der Staatseisenbahnbediensteten dank dem dienstfreundlichen Entgegenkommen des Finanzministeriums verwirklicht werden konnte. Diese Regelung umfasse alle Klassen der ständig angestellten Bediensteten (Beamte, Unterbeamte, Diener, Wächter). Wenn auch der Erfolg unter dem Drucke der Finanzlage des Staates und angesichts der wenig günstigen Betriebsergebnisse der Staatsbahnen ein bescheidener ist, so erwartet der Minister gleichwohl bei allen Betheiligten einer einsichtsvollen Würdigung des Erreichten zu begegnen, das für den Staat eine jährliche Mehrausgabe von 2 500 000 fl. bedeutet.

Es war bei dem Aufbaue der Regelung eine Hauptsorge, die Verbesserung derart zu gestalten, dass sie dauernd, also insbesondere auch beim Uebertritte in den Ruhestand wirke. Deshalb wurden vor allem die Gehälter erhöht und wurde die Art der Einreihung, soweit hierfür das neue Schema Raum bot, für die Mindestbesoldeten möglichst günstig gestaltet. Da aber das Mehrerforderniss an Gehältern für 40 000 ständig angestellte Staatseisenbahnbedienstete den für die Gesammtkosten der Neuregelung der Bezüge verfügbaren Betrag erheblich überstieg, mussten einige Kürzungen an Zulagen und Nebenbezügen vorgenommen werden, um die erwünschte Erhöhung des Hauptbezuges zu sichern. Diese Einschränkungen wurden, wo irgend thunlich, derart ins Auge gefasst, dass sie nur allmählich bei den nachfolgenden Bezugserhöhungen, somit weniger empfindlich wirken.

Die Staatsbahnbeamten, deren Verschmelzung mit den Staatsbeamten das im Auge zu behaltende Ziel bleibt, finden die Entschädigung für das gegenüber dem Staatsbeamtenschema niedrigere Anfangsgehalt (dasselbe beträgt im Staatsdienste 800 fl., im Staatseisenbahndienste nach den neuen Bestimmungen 700 fl.) in den günstigeren Vorrückungsfristen der unteren Dienstklassen. (Die Vorrückungstermine sind in den unteren Klassen der Staatsbeamten mit vier Jahren, bei den Staatseisenbahnbeamten dagegen mit zwei und drei Jahren festgesetzt.)

Den Unterbeamten wird durch eine mässige Erhöhung des Anfangsgehaltes, durch Verminderung der Klassen und Vermehrung der 100 fl.-Stufen (statt der 50 fl.-Stufen) die raschere Erreichung des Höchstgehaltes ermöglicht; ausserdem wird das letztere für eine Reihe von Unterbeamten beträchtlich erhöht. Die Diener (ausschliesslich der Weichensteller und Wächter), deren Anfangsgehalt allerdings etwas hinter dem Anfangsgehalte der Staatsdiener zurückbleibt, haben günstigere Vorrückungsfristen und durchschnittlich auch ansehnlichere Höchstgehälter als letztere; die Regelung bot gleichzeitig auch den Anlass, die bisherigen Höchstgehälter für eine Reihe von Dienern zu erhöhen. Ausserdem wurde bei mehreren Klassen von Dienern die nothwendige Erhöhung der Quartiergelder

durchgeführt. Die Weichenwächter haben eine Regelung ihrer Bezüge mit 1. Januar d. J. durch Eröffnung der Jahresgehaltsstufen von 400 fl. und 450 fl. bereits erfahren; für die auf Privatwohnungen angewiesenen Wächter wird nunmehr das Quartiergeld erhöht, ausserdem werden für das Wächterpersonal in den Ruhegenuss anrechenbare Dienstalterszulagen — die für das übrige Personal nunmehr auch pragmatisch festgelegt werden — neu geschaffen. Endlich war es möglich, für das Maschinenpersonal in Würdigung seines besonders verantwortungsvollen und gefährlichen Dienstes die wiederholt erbetene höhere Anrechnung der im Betriebsdienste vollbrachten Jahre zu bewilligen und eine günstigere als die normale Einreihung vorzusehen.

Hinsichtlich der Diensttitel wurden mancherlei Aenderungen vorgenommen. Insbesondere wurden die bisherigen Diensttitel Ingenieurassistent, Ingenieuradjunkt, Ingenieur, Oberingenieur durch die Bezeichnungen: Bau- (Maschinen-) Assistent, Bau- (Maschinen-) Adjunkt, Bau- (Maschinen-) Kommissär, Bau- (Maschinen-) Oberkommissär ersetzt. Die Beseitigung des Ingenieurtitels als Dienstesbezeichnung entspricht einem Wunsche der technischen Kreise.

Nach dem neuen Schema sind die Beamten in 6 Klassen eingetheilt (X. Klasse Gehalt: 700 fl., 800 fl., 900 fl., 1 000 fl.; IX. Klasse Gehalt: 1 100 fl., 1 200 fl., 1 300 fl.; VIII. Klasse Gehalt: 1 400 fl., 1 500 fl., 1 600 fl.; VII. Klasse Gehalt: 1 800 fl., 2 000 fl., 2 200 fl.; VI. Klasse Gehalt: 2 400 fl., 2 600 fl., 2 800 fl.; V. Klasse Gehalt: 3 200 fl., 3 500 fl., 3 800 fl.). Die Unterbeamten umfassen 5 Klassen (V. Klasse Gehalt: 550 fl., 600 fl.; IV. Klasse Gehalt: 650 fl., 700 fl.; III. Klasse Gehalt: 800 fl., 900 fl.; II. Klasse Gehalt: 1 000 fl., 1 100 fl.; I. Klasse Gehalt: 1 200 fl., 1 300 fl.). Die Diener gliedern sich in 6 Klassen. VI. Klasse (Weichensteller und Wächter) Gehalt: 288 fl., 324 fl., 350 fl., 400 fl., 450 fl.; V. Klasse Gehalt: 350 fl., 400 fl.; IV. Klasse Gehalt: 450 fl., 500 fl.; III. Klasse Gehalt: 550 fl., 600 fl.; II. Klasse Gehalt: 650 fl., 700 fl.; I. Klasse Gehalt: 750 fl., 800 fl.).

Die Erhöhung des Jahresgehaltes beläuft sich bei den Beamten theils auf 200 fl., theils auf 100 fl.; bei den Unterbeamten theils auf 100 fl., theils auf 50 fl.; bei den Dienern der Klassen V—I theils auf 36 fl., theils auf 50 fl.

Wie bereits an früherer Stelle hervorgehoben wurde, sah man sich veranlasst, im Zusammenhange mit den Gehaltserhöhungen einzelne Nebenbezüge theils aufzubessern, theils zu kürzen. Auch hört die bisher seitens der Staatseisenbahnverwaltung auf Grund der Dienstpragmatik erfolgte Tragung der Steuern von den Bezügen der Bediensteten künftig auf.

Die mit der Gehaltsaufbesserung verbundene Einschränkung oder Auflassung einzelner Nebenbezüge wird in einzelnen Zeitungen in ihrer Wirkung weit überschätzt. Wie geringfügig in der That diese Aenderungen sind, ergibt sich schon daraus, dass von den im Bereiche der Staatsbahnverwaltung bestehenden, überaus zahlreichen und finanziell schwer ins Gewicht fallenden Nebenbezügen nur ein kleiner Theil und auch dieser nur in bescheidenem Umfange hier in Frage kommt, und dass von dieser Maassnahme nur verhältnissmässig kleine Kreise des Personals berührt werden, wogegen die Vortheile der Gehaltserhöhung allen ausnahmslos zugute kommen. Die Nebenbezüge des Personals haben bei den Staatsbahnen im Jahre 1899 betragen in Gulden: Abfertigungen 106 000, Zulagen 1 005 000, Prämien 943 000, Diäten 1 008 000, Uebersiedelungen 159 000, Fahrgelder 3 432 000, Dienstkleider 908 000, Verschiedene 243 000, Brennstoffbezug 330 000, Steuervergütung 230 000, zusammen 8 364 000. Von diesen Nebenbezügen sind durch die vollzogene Gehaltsregelung in keiner Weise berührt die Diäten und Zehrgelder, ferner die Kilometer- und Stundengelder. An den ersteren Bezügen ist das gesammte Personal betheiligt, während die beiden letzteren Bezüge, die rund 10 000 Personen umfassende Gruppe des Maschinen- und Zugbegleitungspersonals (Lokomotivführer, Heizer, Kondukteure) betreffen. Wie schwer aber gerade diese beiden Gruppen von Nebenbezügen finanziell ins Gewicht fallen, erhellt aus der Thatsache, dass in dem Staatsvoranschlage des Jahres 1899 die Diäten und Zehrgelder mit dem Betrage von 1 108 000 fl., die Fahrgelder mit 3 432 000 fl. eingestellt sind. Ebenso ist in Bezug auf die Materialersparnissprämie, welche für Ersparnisse an Brenn- und Putzmaterial gewährt wird, hinsichtlich des Maschinenpersonals (Lokomotivführer und Heizer) keinerlei Aenderung eingetreten. Aufgelassen wurde nur die Betheiligung des Heizhauspersonals an der Materialersparnissprämie. Dieses Personal bildet im Vergleiche zur Kopfzahl des Maschinenpersonals eine verschwindende Minderheit. Auch finanziell ist diese Herabsetzung von minderer Bedeutung, da der auf das Heizhauspersonal entfallende Antheil an diesen Prämien rund 48 000 fl. beträgt, während der auch künftighin aufrechterhaltene Prämienbezug des Maschinenpersonals sich auf 642 000 fl. beziffert. Schon diese wenigen Ziffern zeigen, dass in den hauptsächlichsten Nebenbezügen belangvolle Aenderungen nicht vorgenommen worden sind. Die thatsächlich vorgenommenen Veränderungen beschränken sich auf Steuervergütung, Zulagen und Instandhaltungsprämien. Was die Steuervergütung anbelangt, so ist das thatsächliche Erforderniss des Jahres 1899 230 000 fl. Die Steuervergütung ist jenen Bediensteten, welche nach dem 16. August 1896 aufgenommen worden sind, nicht mehr zugestanden worden. Diese ungleichmässige Behandlung der in derselben Abtheilung verwendeten Bediensteten konnte nicht länger aufrecht erhalten werden, und es musste daher die allgemeine Auflassung der Steuervergütung erfolgen. Für diese Einziehung wurde übrigens die schonende Form des allmählichen Abfalls nach Maassgabe künftiger Beförderungen gewählt. Auch der überwiegende Theil der Zulagen erfährt keine sofortige Aenderung, indem von dem Gesammtbetrage derselben mit 1 005 000 fl. zunächst nur 168 000 fl. zur Einziehung gelangen; für eine spätere Zeit ist allerdings die Herabsetzung bis zu dem Höchstbetrage von 482 000 fl. in Aussicht genommen, es wird aber auch dieser Herabsetzung die Härte dadurch genommen, dass ihre Durchführung auf eine möglichst lange Uebergangszeit vertheilt ist, innerhalb welcher der betreffende Bedienstete im Wege der Vorrückung oder Beförderung in den Genuss höherer ständiger Bezüge gelangt.

Eine von den vorstehend angeführten Nebenbezügen abweichende Behandlung hat die Instandhaltungsprämie erfahren, welche im Budget mit rund 140 000 fl. vorgesehen ist und nunmehr vollständig zur Aufhebung gelangt. Diese Prämie fusst auf dem Gedanken, den Lokomotivführern und Heizern dafür eine Entschädigung zu bieten, dass sie durch die in ihrer dienstfreien Zeit vorgenommenen kleinen Ausbesserungen die Maschine möglichst lange lauffähig erhalten. Diese Prämie hat seit Regelung der Dienst- und Ruhezeiten ihre Berechtigung verloren, da gegenwärtig Arbeitsverrichtungen innerhalb der dienstfreien, der Erholung zu widmenden Zeit nicht gestattet sind. Uebrigens ist diese Prämie allezeit auch aus dem Gesichtspunkt ihrer Zweckmässigkeit und Billigkeit stark angefochten worden. Es waren nicht zuletzt die Bediensteten selbst, welche immer wieder diese Ansicht vertraten. Erwägungen dieser Art haben die Privatbahnverwaltungen schon längst dazu geführt, diese Prämie zu beseitigen. Den Lokomotivführern wird zudem eine begünstigende Einreihung, ausserdem ihnen und den Heizern die eineinhalbfache Anrechnung der auf der Maschine zugebrachten Dienstzeit gewährt. Dabei muss besonders berücksichtigt werden, dass durchschnittlich der Antheil eines Lokomotivführers 30 fl. und der Mehrbezug an Gehalt infolge der Regelung und günstigeren Einreihung 100 fl. beträgt, dass weiter die Herabminderung dieses Bezuges zufolge des hierfür aufgestellten Programms erst in etwa $2^1/_2$ Jahren wirken wird. Ganz besonders ist zu berücksichtigen, dass bei den finanziellen Grenzen, welche der Staatseisenbahnverwaltung gezogen waren, eine Regelung der ständigen Bezüge mit einem Mehraufwande von rund 3 160 000 fl. nur dadurch ermöglicht worden ist, dass durchweg schwankende und zum Theile hinsichtlich ihrer sachlichen Berechtigung anfechtbare Nebenbezüge geopfert, in gewissem Sinne also in feste, für die Ruheversorgung anrechenbare und auch während Krankheit und Urlaub ununterbrochen weiterfliessende Bezüge umgewandelt wurden. Auch in diesem Sinne bewegt sich die Gehaltsregelung in der Richtung der wohlbekannten Wünsche des Personals, welches zu schätzen weiss, dass der Werth veränderlicher und von Zufälligkeiten abhängiger Bezüge hinter der festen, dem Haushalte unter allen Umständen gewährleisteten Entlohnung weit zurückbleibt. Kleine, vorübergehende Härten zu beseitigen, welche bei einer Umgestaltung von solchem Umfange nicht vermieden werden können, muss in diesem wie in so vielen anderen Fällen, die sich ja täglich ereignen, dem besonderen Eingreifen der Verwaltung vorbehalten bleiben.

---

# Das bayerische Eisenbahnmuseum in Nürnberg.

Am 1. Oktober l. J. wurde in Nürnberg unter zahlreicher Betheiligung der staatlichen und städtischen Behörden das im ehemaligen Ausstellungsgebäude des Gewerbemuseums am Marienthorgraben neu eingerichtete bayerische Eisenbahnmuseum feierlich eröffnet.

Die daselbst untergebrachten Sammlungen der bayerischen Staatseisenbahnen waren bisher mangels sonstiger geeigneter Räume bei der Centralwerkstätte München vorläufig aufbewahrt. Infolge des Zuwachses, welchen die Sammlungen im Laufe der Zeit erfuhren, reichten die vorhandenen, ohnedies beschränkten Räumlichkeiten in keiner Weise mehr aus und wurde die Beschaffung eines eigenen Museumsgebäudes immer dringlicher. Eine glückliche Lösung dieser Frage ergab sich dank dem Entgegenkommen der Stadt Nürnberg, welche das eingangs erwähnte Gebäude erwarb und der Bahnverwaltung zur Unterbringung des Museums miethfrei überliess. So wurde es möglich, diesem ein würdiges Heim zu bereiten und damit gleichzeitig die Stadt Nürnberg um eine neue Sehenswürdigkeit zu bereichern.

Das jetzige Museumsgebäude (vergl. „Zeitschrift des bayer. Gewerbemuseums“, Jahrg. 1884) ist in Eisenfachwerk feuersicher ausgeführt und wurde nach dem Entwurfe des damaligen Direktors der Kunstgewerbeschule Nürnberg, des Ober-Bauraths Adolf Gnauth, als Kunstpavillon für die bayerische Landesausstellung im Jahre 1882 hergestellt; es diente noch für die 1885 stattgehabte Ausstellung von Edelmetallarbeiten und wurde später zu Spezialausstellungen des bayerischen Gewerbemuseums verwendet. Die Grundform des Gebäudes bildet ein Rechteck von 36 m Breite und 54 m Länge mit einem anschliessenden 16 m weiten Rundbau; es besitzt demnach etwa 2 200 qm Flächeninhalt und einschliesslich der oberen Geschosse eine Bodenfläche von 3 000 qm. An den vier Ecken des Gebäudes sind 22 m hohe Thürme angebracht; der Rundbau ist mit einer Kuppel versehen. Die Wände sind farbig bemalt und theilweise mit figürlichen Darstellungen und zierenden Flächenmustern versehen. Der Rechteckbau enthält an den vier Wandseiten zweigeschossige, 5,5 m weite Seitenhallen, an welche sich nach Innen zu acht grosse, durch beide Stockwerke reichende Ausstellungssäle mit Oberlichtbeleuchtung anschliessen. Diese acht Säle mit den anstossenden Seitenräumen des Erdgeschosses und des Rundbaues sind mit den vorhandenen Sammlungen nahezu ausgefüllt, während die im Obergeschoss liegenden Seitengallerien zur Aufnahme künftiger Erwerbungen, sowie zur Aufstellung von Gegenständen aus dem Gebiete des Post- und Telegraphenwesens bestimmt sind.

Die Ausstattung der Säle ist in gediegener Weise durchgeführt; die zahlreich vorhandenen, schön gearbeiteten Modelle und die grossen, in Farben angelegten Wandpläne tragen zur Belebung der Räume wesentlich bei.

Beim Eintritt in den der Eingangshalle zunächst liegenden Mittelsaal erblickt der Besucher die in der Saalmitte aufgestellte, von Professor von Rümann modellirte Büste Sr. königlichen Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern, welcher sich als weiterer, künstlerischer Schmuck an den rückwärtigen Saalwänden zwei überlebensgrosse, von Professor Dennerlein in München geschaffene, allegorische Figuren wirkungsvoll anreihen. Aus dem dahinterliegenden Saale blickt ein Werk Gedon's, der in vergoldetem Zinkguss ausgeführte bayerische Löwe, ehemals auf dem bayerischen Bodenseedampfer „Wittelsbach“ aufgestellt. Den Fries zweier Seitensäle schmücken die vier, je 11 m langen ursprünglichen Entwürfe zu den bekannten Echter'schen Fresken im alten Bahnhofgebäude zu München.

Die technischen Sammlungen sind — die grösseren Modelle freistehend, die übrigen Gegenstände längs den Wänden — auf Tischen aufgestellt und nach den einzelnen Hauptgruppen geordnet. Den grössten Raum nehmen die Darstellungen aus dem Gebiete des Eisenbahnbaues und die zahlreichen Modelle von älteren und neueren Eisenbahnfahrzeugen und Werkstätteneinrichtungen ein. Hieran schliessen sich die verschiedenen Systeme von Weichensicherungen, Bremseinrichtungen und Apparate des Bahntelegraphenwesens, sowie Darstellungen aus dem Gebiete der unter Leitung der Bahnverwaltung stehenden bayerischen Bodensee- und Donau-Mainkanalschifffahrt, sowie der neuesten Kettenschleppschiffe auf dem Main. In Mappen und grossen Wandtafeln sind die Lagepläne älterer und neuerer Anlagen sowie statistische Uebersichten der verschiedenen Zweige des Eisenbahnwesens enthalten. Photographische Ansichten vervollständigen das Gesammtbild und bieten dem Auge angenehme Abwechselung.

Ohne auf Einzelheiten näher einzugehen, soll in nachstehendem nur ein kurzer Ueberblick über die hervorragenderen Objekte gegeben werden.

Die an den Längswänden der Ausstellungsräume vertheilten grossen Wandtafeln enthalten vorwiegend die Pläne interessanter, baulicher Anlagen. Dazu gehören die Darstellungen über die Entwickelung der zwei bedeutendsten Bahnhöfe Bayerns, jener von München und Nürnberg, durch welche die verschiedenen Stadien ihres Wachsthumes von den ersten Anfängen im Jahre 1839 und 1844 bis auf die Neuzeit veranschaulicht sind; ferner der vollständige Lage- und Höhenplan der mit Steigungen von 40 ‰ ausgeführten Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden, sowie interessante und durch die malerische Darstellung sich hervorhebende Pläne von neueren Brücken- und Hochbauten. Zwei grosse Wandtafeln enthalten eine vollständige Uebersichtskarte des bayerischen Staatsbahnnetzes und einen Uebersichtsplan der durch ihre zweckmässige Anlage bemerkenswerthen Augsburger Lokalbahn. Diese als Ringbahn gebaute Linie verbindet den Bahnhof Augsburg mit den dortigen grösseren Fabrikanlagen durch Flügelgleise und besitzt einschliesslich dieser Anschlüsse eine Länge von 30 km. Die übrigen Wandtafeln zeigen die Lagepläne der grösseren Werkstättenanlagen und graphische Darstellungen aus dem Gebiete der Eisenbahnstatistik.

Abgesehen von den in Mappen untergebrachten zahlreichen Einzelzeichnungen und Normalplänen gehören zur Abtheilung des Eisenbahnbaues noch die Modelle älterer und neuerer Dachkonstruktionen des Bahnhofes München, sowie von eisernen und hölzernen Brückenanlagen und von Lehrgerüsten für den Tunnel- und Brückenbau, ferner die Muster der wichtigeren, in Bayern vorhandenen Bausteine, Schwellenabschnitte aus der Tränkungsanstalt Kirchseeon mit dem Modell eines Tränkungskessels. Der Oberbau der bayerischen Bahnen ist in den verschiedenen Stufen seiner Entwickelung seit dem Jahre 1838 bis jetzt vollzählig durch Schienenabschnitte mit den zugehörigen Verbindungstheilen dargestellt. Daneben befindet sich auch ein Muster des ältesten Oberbaues der im Jahre 1835 eröffneten Nürnberg-Fürther Eisenbahn.

In ähnlicher zeitlicher Reihenfolge sind sämmtliche, seit Eröffnung der ersten bayerischen Staatsbahnlinie im Jahre 1844 bis jetzt verwendeten Hauptgattungen von Lokomotiven und Wagen in Modellen vorgeführt. Diese in $^1/_{10}$ der wirklichen Grösse genau nach Maass gearbeiteten Modellfahrzeuge, deren Zahl über 60 beträgt, bieten ein anschauliches Bild über die im Laufe der Zeit eingetretenen Aenderungen im Bau der Fahrbetriebsmittel und der besonders im letzten Jahrzehnt stattgehabten Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit. Im Anschluss hieran sind die durch Modelle und vollständige Apparate vertretenen Bremssysteme hervorzuheben, darunter ein in $^1/_5$ natürlicher Grösse ausgeführtes, genaues Modell der bis Mitte der 80 er Jahre auf den bayerischen Bahnen bei Personenzügen allgemein angewendeten Heberlein - Schnellbremse. Die gegenwärtig eingeführten Luftbremsensysteme (Westinghouse-Schnellbremse für die Hauptbahnen, einfache Vakuumbremse für die Lokalbahnen) sind durch Schnittmodelle und betriebsfähig aufgestellte Apparate veranschaulicht. Zum Betrieb der letzteren ist eine Transmissionsluftpumpe mit Elektromotor und grossem Luftbehälter aufgestellt, so dass es möglich ist, den Besuchern des Museums die Wirkungsweise der Bremsapparate jederzeit vorführen zu können.

Die Einrichtungen centralisirter Stationen werden in zwei grossen Modellen vorgeführt. Dieselben enthalten in getreuer Nachbildung die vollständigen Stellwerke, Signale und Gleisanlagen, können der Wirklichkeit entsprechend von Hand bedient werden und bieten dadurch den Besuchern anregenden Stoff zur Unterrichtung und Belehrung. Zur weiteren Erläuterung dienen die in natürlicher Grösse vorhandenen Muster von Weichensignalen, Weichenspitzenverschlüssen, Läutebuden und Apparaten des Bahntelegraphenwesens. Letztere sind mit Leitungen und Batterien versehen und können daher ohne weiteres in Thätigkeit gesetzt werden. Unter ihnen befinden sich neben den neueren Konstruktionen auch die früher angewendeten Wheatstone'schen Zeigertelegraphen in verschiedenartiger Ausführung.

Von den Werkstättenanlagen der bayerischen Staatsbahnen und deren Einrichtungen sind die Lagepläne und eine grössere Zahl Modelle vorhanden, darunter jene der Centralwerkstätten Nürnberg und Weiden, die Darstellung einer vollständigen Drehereianlage mit sämmtlichen Maschinen und Transmissionen in $^1/_{10}$ natürlicher Grösse, Modelle der Vorrichtungen zum Aufziehen und Befestigen der Radreifen, Schiebebühnen- und Drehscheibenmodelle usw. Es schliessen sich an diese an vollständige Zusammenstellungen der in Eisenbahnwerkstätten gebrauchten Handwerkszeuge sowie verschiedene Muster und

Güteproben der zur Verwendung kommenden Materialien. Des weiteren sind noch Uebungsarbeiten der in Eisenbahnwerkstätten ausgebildeten Handwerkslehrlinge und in reicher Auswahl ältere und neuere Ausrüstungsgegenstände und Armaturen für Lokomotiven und Wagen vorhanden, wie Steuerungsmodelle, Signallaternen, Geschwindigkeitsmesser älteren und neueren Systems, Triebwerktheile, schöne Schnittmodelle von Injektoren, Schmierapparate, Kesselarmaturen, die verschiedenen Einrichtungen zur Beleuchtung und Heizung der Eisenbahnwagen und sonstiges. Unter den neueren Sachen ist neben einer im Schnitt dargestellten Schieberanordnung mit der an bayerischen Lokomotiven in den letzten Jahren vielfach angewendeten Entlastungsvorrichtung besonders noch ein der Länge nach durchschnittener vollständiger Lokomotivcylinder mit Kolben und Schieber sehenswerth. Derselbe stammt von der im Jahre 1896 in Nürnberg ausgestellt gewesenen Krauss'schen Vierkupplermaschine mit den nach Art der Tandemmaschinen, jedoch nicht hintereinander, sondern konzentrisch angeordneten Doppelcylindern, und lässt der mit grosser Sorgfalt ausgeführte Längenschnitt die eigenartige Konstruktion der einzelnen Theile deutlich ersehen.

Von Interesse sind noch die aus den Anfängen des Eisenbahnbetriebes herrührenden, primitiven Feder- und Bufferanordnungen sowie verschiedene, im Betriebe angefallene Stücke, welche besonders starke Abnutzung, Anbruchstellen oder gewaltsame Beschädigungen aufweisen. Hierzu gehören gebrochene alte Lokomotiv- und Wagenachsen, Bremsen- und Kuppelungstheile, die vollständigen Feuerkästen von zwei zerplatzten Lokomotivkesseln, der Längenschnitt eines alten Kessels mit Deckenbarrenverankerung, an welchem die starke Abnutzung der Feuerbüchse und Deformationen der Vernietbung bemerkenswerth sind, ferner Beispiele von Kesselsteinablagerungen und manches andere, dessen Aufzählung zu weit führen würde.

Das unter Leitung der bayerischen Bahnverwaltung stehende Schifffahrtswesen ist durch schöne Modelle der Lindauer Trajektanlagen und des dortigen Werftschuppens, mehrerer Bodenseedampfschiffe und eines Mainkettendampfers mit Kettengreifrad und der Anordnung des letzteren, durch Muster von Schiffskompassen, Geräthen usw. vertreten, während von dem 174 km langen, in den Jahren 1834—1846 erbauten Ludwigs-Donau-Mainkanal zahlreiche Zeichnungen vorhanden sind. Eine grosse Wandtafel enthält den Lageplan mit dem Längenschnitt der ganzen Kanalstrecke nebst Ansichten der berührten Orte und Farbenskizzen; unter den übrigen, zum grossen Theil aus der Zeit seiner Erbauung stammenden Plänen befinden sich auch die ursprünglichen Entwürfe der grösseren Kunstbauten des Kanals; diese sind um so interessanter, als sie sämmtlich die eigenhändige Genehmigung und Unterschrift des Begründers dieses Bauwerkes, Königs Ludwig I., tragen.

Zum Schlusse sei noch der jüngsten Erwerbung des Museums gedacht, des in der Seitenhalle links aufgestellten, ehemaligen Salonwagens des heimgegangenen Altreichskanzlers Fürsten O. von Bismarck. Der im Jahre 1872 von dem Verein der Privateisenbahnen des Deutschen Reiches, zu denen auch die damals noch nicht verstaatlichte bayerische Ostbahn gehörte, beschaffte und dem Fürsten zur freien Verfügung gestellte Wagen wurde, da seine Bauart die Verwendung im heutigen Schnellzugverkehr nicht mehr gestattete, nach dem Heimgange des Fürsten in pietätvoller Rücksichtnahme auf die Persönlichkeit des bisherigen Benutzers seitens der betheiligten Bahnverwaltungen unter Zustimmung des Fürsten Herbert von Bismarck dem Eisenbahnmuseum zur ferneren Aufbewahrung überlassen.

Der gegenüber modernen Ansprüchen einfache Salonwagen ist nur zweiachsig und besitzt noch Kerzenbeleuchtung und Kohlenheizung.

Durch diese bedeutsame Erwerbung, welche über den engeren Kreis des bayerischen Eisenbahnmuseums hinausgeht, wird diesem fortan auch das Interesse Alldeutschlands gesichert sein. Und es wird jeder, der bei einem Besuche Nürnbergs auch dem Eisenbahnmuseum einige Stunden widmet, das dort gebotene, anschauliche Bild von der Entwickelung des wichtigsten Verkehrsmittels unserer Zeit gerne betrachten und diese für den Fachmann, wie für das grosse Publikum interessante Sammlung nicht unbefriedigt verlassen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Pferdekursbuch.** Die Eisenbahnabtheilung des preussischen Grossen Generalstabes hat sich das Verdienst erworben, Vereinbarungen zwischen den Militäreisenbahnbehörden und den Eisenbahnverwaltungen für den Transport einzelner Pferde (bis zu 18 Stück) herbeigeführt zu haben, als deren Ergebniss soeben bei E. S. Mittler & Sohn ein Pferdekursbuch für den Winterfahrplan 1899/1900 erschienen ist. Aus ihm können Militärbehörden und Offiziere, die Pferde mit der Eisenbahn zu befördern haben, ersehen a) wann und mit welchem Zuge die Pferde am zweckmässigsten von der Einladestation abzubefördern sind, um sie auf dem kürzesten und billigsten Fahrwege der Zielstation zuzuführen, b) an welchen Stationen Zeit zum Tränken, zur Verpflegung des Pferdewärters usw. vorhanden ist und c) wann die Pferde an der Ausladestation in Empfang genommen werden können.

In dem Kursbuche sind nachstehende Zugverbindungen festgelegt: a) zwischen den Sitzen sämmtlicher preussischer Generalkommandos und von diesen nach Jüterbog und umgekehrt; b) zwischen den Sitzen der königlich sächsischen Generalkommandos und von diesen nach Berlin, Metz, Strassburg, Jüterbog, Hannover und umgekehrt; c) zwischen dem Sitz des Generalkommandos des XIII. (württembergischen) Armeekorps und sämmtlichen preussischen Generalkommandos sowie Jüterbog und umgekehrt; d) zwischen den Sitzen der bayerischen Generalkommandos sowie von diesen nach Berlin, Metz, Jüterbog, Hannover und umgekehrt. Sämmtliche an diesen Zugverbindungen liegenden Garnisonorte sind in den Fahrplänen angegeben und durch gesperrten Druck hervorgehoben. Auch für Garnisonen, die seitwärts der hier angegebenen Fahrwege liegen, ist das Kursbuch benutzbar, indem bei der Abfahrtstation die Heranführung an eine der festgelegten Zugverbindungen erfragt werden kann, ebenso wie bei einer abseits gelegenen Ankunftsstation die Ablenkung nach dieser. Diejenigen Personenzüge, für deren Benutzung von den Bahnverwaltungen ein Zuschlag von 50 % erhoben wird, sind besonders kenntlich gemacht.

Das „Militär-Wochenblatt" enthält in seiner Nr. 95 vom 21. d. Mts. einen von sachkundiger Hand verfassten erläuternden Aufsatz über den Transport einzelner Pferde mit der Eisenbahn, in welchem sehr anschaulich die vielfachen Beschwerden geschildert werden, die zur Herausgabe des „Pferdekursbuches" geführt haben und denen nun wenigstens zu einem erheblichen Theil Abhilfe geschaffen wird. „Wer bei Versetzungen oder sonstigen Gelegenheiten genöthigt gewesen ist, Pferde mit der Eisenbahn befördern zu lassen, hat in der Regel die Erfahrung machen müssen, dass der Transport im Vergleich zur Entfernung des Zielpunktes vom Verladeorte sehr viel Zeit kostet und von mancherlei Zufälligkeiten abhängig ist, besonders wenn es sich um die Beförderung durch mehrere Eisenbahndirektionsbezirke handelt. In diesem Falle tritt noch als erschwerend hinzu, dass die Einladestation in der Regel nicht angeben kann, mit welchen Zügen die Pferdewagen in benachbarten Direktionsbezirken Beförderung finden und schliesslich am Zielpunkte ankommen werden. Hieraus ergeben sich für den Absender und Empfänger der Pferde erhebliche Unzuträglichkeiten, indem es schwierig, oft unmöglich ist, in ausreichender Weise für die Verpflegung des Pferdebegleiters und die Tränkung der Pferde auf Unterwegsstationen sowie für die Abholung der Pferde mit Sattelzeug, Stallgeräth usw. an der Zielstation Vorsorge zu treffen. Mann und Pferd werden bei solchen langen Fahrten ungeheuer angestrengt und können empfindlichen Schaden leiden, besonders im Sommer bei grosser Hitze wie im Winter bei starker Kälte. . . .

Handelt es sich nur um den Transport von Pferden auf einem grossen Verkehrswege, z. B. von Königsberg oder Köln nach Berlin, so geht die Beförderung in der Regel schnell und glatt vor sich, weil zwischen diesen Mittelpunkten des Verkehres durchgehende und schnellfahrende Vieh- oder Eilgüterzüge bestehen. Sobald aber die Hauptbahnen verlassen werden müssen und der Uebergang auf Nebenlinien erfolgt, auf denen nur wenige und langsam fahrende Züge verkehren, weil der öffentliche Verkehr keine weitere Ausgestaltung des Fahrplanes erfordert, dann entstehen Liegezeiten auf den Uebergangsstationen, die die Gesammtfahrzeit des Transportes ausserordentlich verlängern. Oft entstehen auch erhebliche Liegezeiten dadurch, dass auf der zu befahrenden Anschlussstrecke kein Nachtdienst eingerichtet ist, weshalb die Pferdewagen bis zum nächsten Morgen im Uebergangsbahnhof stehen bleiben müssen."

Es werden dann eingehend die Schwierigkeiten geschildert, die sich aus den militärfiskalischen Bestimmungen über die Be-

nutzung des kürzesten, weil billigsten Beförderungsweges ergeben und es werden die möglichen Abhilfen erörtert. Dann heisst es weiter:

„Indessen — abgesehen von diesen Erschwernissen — bilden die ungünstigen Zuganschlüsse die wesentlichste Ursache für die ausserordentlich lange Fahrzeit der Pferdetransporte. Pferde können natürlich in der Regel nur mit denjenigen Zügen befördert werden, die für die Viehbeförderung freigegeben sind. Diese Vorschrift entspricht der Natur des Eisenbahnbetriebes, und es erscheint als eine unbillige Forderung, dass alle Personen- oder gar Schnellzüge Pferdewagen mitnehmen sollen. In Ausnahmefällen geschieht dies ja z. B. für werthvolle Rennpferde, dann aber selbstverständlich zu hohem Tarifsatz. Wenn man nun im allgemeinen dem Grundsatze zustimmen kann, dass Personenzüge nicht für die Pferdebeförderung zu dienen haben, so muss man hierbei allerdings voraussetzen, dass der Güterfahrplan ausreichende Anschlüsse für die flotte Beförderung von Pferden bietet. Dies ist nun leider vielfach nicht der Fall, und deshalb erscheint allerdings der Wunsch berechtigt, dass auch Personenzüge so lange für die Mitnahme einzelner Pferdewagen freigegeben werden, wie der Fahrplan der Güterzüge keine angemessenen Anschlüsse bietet. Für solche Fälle erscheint es dann auch billig, für die Benutzung derartiger Personenzüge keinen besonderen Zuschlag von 50 % der Frachtkosten zu erheben. Freilich ist die Mitnahme von Pferdewagen in Personenzügen durch betriebstechnische Vorschriften über die Länge der Züge und deren Ausstattung mit Bremsen (durchgehende Bremse) beschränkt, worauf hier nur kurz hingewiesen werden soll.

Aus vorstehenden Ausführungen erhellt, dass die Beförderung einzelner Pferdewagen beim Uebergang auf mehrere Bahnlinien mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden ist, die daher auch in den beklagenswerthen Erfahrungen der Truppentheile oder Pferdebesitzer ständig in Erscheinung treten. Um nun wenigstens einigen dieser Schwierigkeiten nach Möglichkeit abzuhelfen, haben die Militäreisenbahnbehörden mit den Eisenbahnverwaltungen neuerdings ein Pferdekursbuch zusammengestellt.“ Dessen Inhalt wird darauf ähnlich wie oben geschehen, beschrieben und zum Schluss gesagt, der erste Schritt für die Behebung der geschilderten Uebelstände sei geschehen. Jeder Schritt hierzu wirke nicht nur vortheilhaft auf die Erhaltung unseres werthvollen Pferdematerials, sondern sei auch vom Standpunkte der Fürsorge für die Gesundheit der Pferdebegleiter als Erfüllung einer Menschenpflicht zu bezeichnen. Den Eisenbahnverwaltungen gebühre daher aufrichtiger Dank dafür, dass sie durch Vereinbarung des Pferdekursbuches einen ersten Schritt zur Verbesserung der Beförderung einzelner Pferde mit der Eisenbahn gethan haben.

Wir dürfen hinzufügen, dass auch die Eisenbahnverwaltungen sich glücklich schätzen werden, wenn die auf das Pferdekursbuch gesetzten Hoffnungen in Erfüllung gehen, denn die hervorgehobenen Missstände wurden von den Eisenbahnverwaltungen ebenso lebhaft empfunden wie von den Militärbehörden und Offizieren.

In dem Pferdekursbuch erblicken wir überdies einen Vorläufer für das auch von uns schon mehrfach erwähnte Viehkursbuch, um dessen Zustandekommen das Reichseisenbahnamt bekanntlich lebhaft bemüht ist.

Das Pferdekursbuch wird übrigens, wenn auch zunächst nur für Militärbehörden und Offiziere bestimmt, doch auch allen denen, welche in die Lage kommen, Pferde auf der Eisenbahn zu befördern, vortreffliche Dienste leisten, da die angegebenen Zugverbindungen ja durchweg dem allgemeinen Verkehr dienen und nicht anzunehmen ist, dass die Eisenbahnverwaltungen die Mitnahme von Pferdewagen mit den veröffentlichten Zügen auf militärische Transporte beschränken werden.

— **Betriebseröffnungen.** Ausser den bereits in dieser Zeitung als für den öffentlichen Verkehr eröffnet gemeldeten neuen Bahnlinien sind seit dem 25. September d. J. noch die folgenden Strecken dem Betriebe übergeben worden:

1. am 25. September die dem Oberbahnamt Weiden (bayerische Staatseisenbahnen) unterstellte 6,87 km lange Lokalbahn Haidhof-Burglengenfeld für den Gesammtverkehr mit den Haltestellen Teublitz und Burglengenfeld sowie den Halteplätzen Maximilianshütte, Saltendorf und Wöland;
2. am 1. Oktober im Bezirk der Eisenbahndirektion Kattowitz:
   a) die 6,21 km lange Vollbahn Morgenroth-Borsigwerk nur für den Güterverkehr;
   b) die 7,81 km lange Vollbahn Morgenroth-Beuthen O/S. (unter theilweisem Abbruch der bisherigen gleichen Verbindung) für den Gesammtverkehr mit dem neuen Personenhaltepunkt Orzegow;
   c) die 25,09 km lange Nebenbahn Jellowa-Kreuzburg O/S. für den Gesammtverkehr mit den Haltestellen Pudewils, Laskowitz O/S., Thule und Borkowitz;
3. am 1. Oktober im Bezirk der Eisenbahndirektion Münster die 33 km lange Theilstrecke Bünde-Rahden der Neubaustrecke Bünde-Bassum (Nebenbahn) gleichfalls für den Personen- und Güterverkehr mit den Stationen Holsen, Bieren-Rödinghausen, Neue Mühle, Holzhausen (Westfalen), Blasheim, Lübbecke, Gestringen und Rahden;
4. am 2. Oktober die 5,12 km lange vollspurige Kleinbahn Gerbstedt-Friedeburger Hütte (Zweiglinie der Halle-Hettstedter Eisenbahn) für den Güterverkehr mit den Haltestellen Zabenstedt und Friedeburger Hütte;
5. am 3. Oktober die im Betriebe der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) stehende Ziederthalbahn (Kleinbahn Landshut-Albendorf) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Grüssau, Schömberg und Albendorf (die Stationen Ober-Zieder, Klein-Hennersdorf und Berthelsdorf gelangen an einem späteren Zeitpunkt zur Eröffnung);
6. am 13. Oktober die 5 km lange mit 0,75 m Spurweite erbaute Theilstrecke Sellin a/R. Ost-Göhren a/R. der Rügenschen Kleinbahnen für den Personen- und Güterverkehr mit den Stationen Baabe, Philippshagen und Göhren a/R.;
7. am 25. Oktober die vollspurige Genthiner Kleinbahn (Strecke Genthin-Schönhausen) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Genthin, Altenplathow, Schartenke, Redekin, Jerichow, Fischbeck und Schönhausen.

Ausser diesen Linien steht demnächst die Eröffnung einer Reihe weiterer Strecken bevor und zwar:

8. am 1. November im Bezirk der Eisenbahndirektion Danzig die 32,37 km lange vollspurige Nebenbahn Lauenburg-Leba für den Gesammtverkehr mit den Stationen Neue Welt, Neuendorf (Kreis Lauenburg), Garzigar, Landechow, Freest, Fichthof und Leba;
9. am 1. November im Bezirk der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen die 9,40 km lange Vollbahnstrecke Fentsch-Aumetz für den Gesammtverkehr mit den Stationen Bollingen und Aumetz;
10. am 1. November die 78,23 km lange Theilstrecke Lohne (Oldenb.)-Neuenkirchen der Strecke Lohne-Hesepe (grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen) für den Gesammtverkehr mit den Stationen Mühlen (Oldenb.), Steinfeld (Oldenb.), Holdorf (Oldenb.), Nellinghof und Neuenkirchen (Oldenb.), endlich
11. am 15. November im Bezirk der Eisenbahndirektion Königsberg i/Pr. die 36,96 km lange Reststrecke Heilsberg in Ostpr.-Rothfliess der Nebenbahn Zinten-Rothfliess für den Gesammtverkehr mit den Stationen Tollnigk, Frankenau und Seeburg.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Winterhalbjahr 1899/1900 in folgender Weise statt: In Berlin werden in Räumen der Universität Vorlesungen über preussisches Eisenbahrecht von dem Wirklichen Geheimen Oberregierungsrath Gleim sowie über die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen von dem Geheimen Oberregierungsrath Krönig, im technologischen Institut der Universität über Technologie von dem Geh. Regierungsrath Professor Dr. Wichelhaus gehalten.

Ferner werden Vorlesungen gehalten in Breslau über die Nationalökonomie der Eisenbahnen von dem Regierungsrath Reuleaux, über Eisenbahnbetrieb von dem Regierungs- und Baurath Schmedes und über Elektrotechnik von dem Bauinspektor Eppstein, in Köln über die wirthschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen und Frachtrecht von dem Regierungsrath Altmann sowie über Elektrotechnik von dem Ingenieur Feldmann, in Elberfeld über Technologie von Professor Dr. Adolf und in Halle a. S. über Elektrotechnik von Professor Dr. Schmidt.

— Infolge eingetretenen **Wagenmangels** werden dem „Berl. Akt.“ zufolge im Wurmrevier und in den Direktionsbezirken Altona, Münster, Hannover, Cassel, Frankfurt a. M., Saarbrücken, Elberfeld und Köln, welche zum Zuführungsgebiete des Kohlenreviers der Ruhr gehören, am Mittwoch, den 25., Donnerstag, den 26. und Freitag, den 27. Oktober für Kohlen, Koks und Briketts, wie auch für alle anderen in offenen Wagen zu verladenden Güter nur $^{8}/_{10}$ der Verhältnisszahl gestellt.

— Der zwischen Preussen und Weimar abgeschlossene Staatsvertrag, betr. den **Eisenbahnbau Schleusingen-Ilmenau**, ist am 21. d. Mts. veröffentlicht worden. Danach übernimmt Preussen den Bau und Betrieb; Weimar trägt 150 000 ℳ, Gotha 50 000 ℳ bei.

— Auf der **Moselbahn** sind zur Vermeidung der im 4,2 km langen Kaiser Wilhelmtunnel bei Cochem besonders lästigen Rauchentwickelung der Güterzuglokomotiven interessante Versuche mit der **Mineralölfeuerung, Bauart Holden** (sogen. Blauölfeuerung), gemacht worden. Diese Feuerung ist bekanntlich im Arlbergtunnel bereits mit gutem Erfolge in Anwendung. Die Anordnung auf der Moselbahn weicht nach der im „Organ f. d. Fortschr. d. Eisenb.-Wesens“ Heft 8 u. 9, Jahrg. 1899 vom Eisenbahndirektor Schäfer in Hannover gegebenen Darstellung von der auf dem Arlberg gebräuchlichen nur wenig ab. Die Be-

triebsweise ist jedoch genau die der Arlbergbahn und bei der ersten Lokomotive so gelungen, dass inzwischen acht weitere eingerichtet worden sind, um wenigstens zeitweise der Rauchbelästigung und Behinderung der Arbeiter nach Möglichkeit zu steuern, sowie den Lokomotiv- und Streckenmannschaften die Erkennung der Signale zu erleichtern. Der gegebenen Anweisung gemäss wird vor der Abfahrt von Cochem dafür gesorgt, dass das Kohlenfeuer gut durchgebrannt ist. Das Kohlenfeuer wird dann während der Fahrt durch den Tunnel nur so viel beschüttet, dass sich auf der ganzen Rostfläche ein helles Feuer und an keiner Stelle todte Stellen finden. Die Zuleitung des Blauöles, das von Pechelbronn im Elsass bezogen wurde, lässt sich leicht so regeln, dass infolge der kräftigen Luftzuführung durch die Dampfstrahlen des Ringgebläses und durch die Zerstäubung des Blauöles durch den Dampfstrahl vollständig farblose Rauchgase dem Schornsteine entströmen. Nur bei absichtlich ungeeigneter Zuführung des Blauöles findet eine Bildung schwarzen Rauches statt, in ähnlicher Weise, wie jede Petroleumlampe zum Russen gebracht werden kann. Der Vorrath des Blauöles für mehrere Fahrten befindet sich in einem Blechbehälter, der im Winter mit Dampf auf dem Tender geheizt werden kann. Wenn das Blauöl abgesperrt ist, können die Dampfstrahlen zur Luftzuführung und Rauchverbrennung im Bedarfsfalle benutzt werden. Die Kosten der Einrichtung betragen etwa 2 500 ℳ einschliesslich Anbringung.

— Bekanntlich sind früher aus den Kreisen namentlich der sächsischen Textilindustrie Klagen über die langsame **Stückgutbeförderung aus Sachsen nach Holland und England** laut geworden. Ueber die inzwischen eingetretene Beschleunigung der Sendungen nach Holland ist schon früher berichtet; jetzt ist infolge der Bemühungen aus den betheiligten Kreisen ein beschleunigter Frachtverkehr seitens der sächsischen und preussischen Staatseisenbahnen in Verbindung mit der Dampfschifffahrtsgesellschaft „Argo" zwischen Sachsen und englischen Plätzen über Bremen ins Leben gerufen worden. Für die Beförderung der Textilwaaren aus dem Königreich Sachsen sind Kurswagen eingestellt, welche jeden Montag, Mittwoch und Freitag 11 Uhr 9 Minuten Vormittags von Chemnitz abgehen (von Leipzig um 7 Uhr 32 Minuten Abends) und an den darauf folgenden Tagen Mittags im Bremer Freihafen längsseit der Argodampfer eintreffen, so dass die betreffenden Güter mit den am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend Nachmittags abgehenden Dampfern des Argo Beförderung finden.

— **Gründung eines Eisenbahnbeamten-Gesangvereins in Königsberg i. Pr.** Auf Anregung der Herren Eisenbahndirektionspräsident Simson und Oberregierungsrath Schulze-Nickel hatten sich am 17. d. Mts. Abends im grossen Saale der Jubiläumshalle in Königsberg in Pr. mehr als 300 Beamte aller Grade eingefunden, um über die Gründung eines Vereins der Staatseisenbahnbeamten Beschluss zu fassen. Präsident Simson eröffnete die Versammlung und gab zunächst seiner Freude über das zahlreiche Erscheinen der Beamten Ausdruck, zugleich darauf hinweisend, wie sich im Laufe der Zeit in verschiedenen Orten, die Sitze königlicher Eisenbahndirektionen seien, Eisenbahnvereine gebildet hätten und dass man auch in Königsberg i. Pr. einen solchen Verein und zwar einen „Eisenbahngesangverein" ins Leben zu rufen beabsichtige. Redner sprach nun im allgemeinen über die Ziele dieses zu gründenden Vereins, dessen Aufgabe die Pflege der Kameradschaft und Geselligkeit unter seinen Mitgliedern sein solle, worauf dann eine Kommission zur Ausarbeitung der Satzungen gewählt wurde. Den Vorsitz im Verein wird Oberregierungsrath Schulze-Nickel übernehmen. Als musikalischer Leiter des Vereins ist Direktor Kühns vom Königsberger Konservatorium gewonnen worden. Die Uebungen sollen in dem zur Verfügung gestellten Saale des Konservatoriums im städtischen Rathhause abgehalten werden. Etwa 500 Mitglieder, darunter 100 Sänger, haben bereits ihren Beitritt zum Verein erklärt.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Viergleisiger Ausbau der Südbahnstrecke Wien-Wiener-Neustadt.** Gelegentlich einer Besprechung wegen Verbindung der Aspangbahn in der Station Sollenau mit der Schneebergbahn in der Station Feuerwerksanstalt gaben die Vertreter der Südbahngesellschaft die Erklärung ab, dass die Südbahngesellschaft schon demnächst in der Strecke von Wien bis Wiener-Neustadt ein drittes und viertes Gleise erhalten werde. Der Lastenverkehr soll vom Personenverkehr ganz getrennt und das eine Gleispaar nur für Lastzüge, das andere für die Personenzüge bestimmt werden.

— **Die Prioritäten der Südbahn.** Dem Vernehmen nach hat ein Aktionär der Südbahn beim Bezirksgerichte in Handelssachen in Wien eine Feststellungsklage gegen die Besitzer der 5 % Südbahnprioritäten, sowie gegen die Südbahngesellschaft eingebracht, in welcher das Begehren gestellt wird, das Gericht wolle erkennen, dass die Besitzer die Verzinsung und Rückzahlung der 5 % Obligationen nur in Silber zu fordern berechtigt sind, ferner, dass die Gesellschaft dem Kläger gegenüber diese Verzinsung und Rückzahlung ebenso nur in Silber zu leisten habe. Das Bezirksgericht hat auch bereits für den 31. d. Mts. den ersten Termin in dieser Rechtssache anberaumt und das Handelsgericht einen gemeinsamen Kurator der Prioritätenbesitzer zur Empfangnahme der Klage und Vertretung im Prozess bestellt.

— Dieser Tage fand in **Budapest** die Eröffnung der glänzend ausgestatteten Räumlichkeiten des neuen **Eisenbahn- und Schifffahrtsklubs** statt, welcher 48 gründende und bereits 2 000 ordentliche Mitglieder zählt. Der Handelsminister, welcher an der Spitze des Vereinsausschusses steht, hielt bei dem Festessen einen Trinkspruch, in welchem er die Ziele und Aufgaben des Klubs treffend kennzeichnete. Er sagte u. a.:

Das Erste, was in diesem Klub entwickelt werden muss, ist der Korporationsgeist. Nicht jener Korporationsgeist, welcher früher aus Kasten entstanden ist und in eine Gewalt ausartete, aus welchem Unterdrückung entstand, Ungerechtigkeit sich entwickelt hat, sondern jener Korporationsgeist, welcher die Charaktere stärkt, die Herzen adelt und die Geister aufklärt. Der Korporationsgeist hat eine gemeinsame Empfindung und diese ist die Solidarität. Solidarität zwischen jenen hervorzurufen, die infolge ihrer amtlichen Wirksamkeit von einander weit entfernt sind, ist die edelste, aber auch zugleich die schwierigste Aufgabe.

Der gesellschaftliche Verkehr hat aber auch noch eine weitere Aufgabe: jene Bildung der Charaktere, welche aus der Kontrole des gegenseitigen Verkehres entspringt. Es gibt einen sozialen Verkehr, welcher adelt und erhebt, das ist der auf einer edlen, erhabenen Stufe stehende Verkehr eines gut organisirten Vereins. Hier müssen die Mitglieder des Vereins unter einander ohne jeden Unterschied jenen sozialen Geist und jenen Korporationsgeist entwickeln, welcher es nicht gestattet, dass der schwache Charakter sinke, sondern auch diesen stärkt und adelt, der es nicht gestattet, dass der starke Charakter zum Unterdrücker werde, sondern auch diesen mit Innigkeit durchdringt.

Dieser Verkehr ist auch dazu berufen, die Geister aufzuklären. Man sagt, dass die erste Anwendung jener Kräfte, welche im Dienste der modernen Verkehrsmittel stehen, dem Zufall zu danken ist. So hat Volta aus den Zuckungen eines Frosches die Elektrizität erkannt; Watt folgerte aus dem sich hebenden Deckel des Theegefässes seiner Tante auf die Spannkraft des Dampfes; Franklin erfand durch seinen Regenschirm den Blitzableiter. Dieser Zufall wird nur grossen Geistern gewährt; Mittelmenschen aber können nicht aus dem Zufall, sondern müssen aus dem alltäglichen Verkehr die Kraft, wenn auch nicht zu so grossen Erfindungen, aber zur Aufklärung und Ausbildung des Geistes schöpfen. Die Unterhaltung, welche man in freien Stunden führt, übt gewiss eine befruchtende Wirkung auf den ermüdeten Geist aus; die Fluth des Lebens, der Strom der Unterhaltung glättet und bildet die Ideen, so wie der Fluss den Kiesel; die Reibung, die Berührung, mit welcher die, welche für einander Sympathien haben, auf einander wirken, hat gewiss auf die Geister und auf die Ideen einen befruchtenden Einfluss und besonders die Leute des öffentlichen Dienstes, die in der Schreibstube gebückt, man könnte sagen, unter den Akten gefesselt ihr Leben verbringen und ihrem Geiste selbst hier und da keinen freien Aufschwung gestatten können, sie werden gewiss bei solcher Unterhaltung Flügel bekommen, und da werden in ihnen die edelsten Gedanken entstehen. Aus einem solchen Klub brauchen Scherz und gute Laune keineswegs ausgeschlossen zu sein; denn die grösste Philosophie des Lebens ist ja der Humor. Und die Ungarn haben auch in dieser Hinsicht eine eigenthümliche Natur. Es steckt eine gewisse Gasconnade, eine gewisse satirische Ader in ihnen, was sich in der Unterhaltung, in der einen oder anderen Form unbedingt äussern muss. Der Scherz kann gewiss, hauptsächlich unter Männern, bis zur Frivolität getrieben werden und sinkt vielleicht noch tiefer. Es ist ja schliesslich begreiflich, wenn manchmal auch dies geschieht; aber die gefährlichste Seite eines Klublebens ist es immer, wenn eine solche Strömung die Oberhand gewinnt, denn dies ist am meisten geeignet, die edleren Gefühle zum Schweigen zu bringen, anstatt sie ins Lebens zu rufen, und die Solidarität niederzureissen, die die Mitglieder für einander haben müssen. Man darf aus diesem Klub nicht Indifferenz für die Familie, nicht Verachtung für das Leben heimbringen, sondern man muss Liebe für die Familie und für das Leben hinaustragen.

## Rumänien.

— **Die Statistik des zwischenstaatlichen Handels** für das Jahr 1898 weist eine Ausfuhr im Werthe von rund 283 000 000 Frcs. und eine Einfuhr im Werthe von rund 390 000 000 Frcs., demnach einen Unterschied von rund 107 000 000 Frcs. zu Gunsten der Einfuhr aus.

Im Vergleich mit den Ergebnissen der letzten zehn Jahre ist eine bedeutende Zunahme sowohl bei der Ein-, als auch bei der Ausfuhr zu verzeichnen und zwar:

| Jahr | Einfuhr | Ausfuhr |
|---|---|---|
| | Werth in Francs | |
| 1888 . . . . . . . | 310 378 320 | 256 788 642 |
| 1893 . . . . . . . | 430 489 731 | 370 651 787 |
| 1898 . . . . . . . | 389 908 439 | 283 181 567 |

Die folgenden Ziffern geben das Bild der Handelsbeziehungen mit den verschiedenen Staaten in den beiden letzten Jahren:

| Staaten | Jahr 1898 Einfuhr | Jahr 1898 Ausfuhr | Jahr 1897 Einfuhr | Jahr 1897 Ausfuhr |
|---|---|---|---|---|
| | Werth in Francs | | | |
| Oesterreich-Ungarn . . . . | 109 059 156 | 85 848 625 | 96 645 368 | 55 405 813 |
| Belgien . . . . . | 14 114 738 | 93 329 766 | 14 466 897 | 75 938 300 |
| Bulgarien . . . | 3 195 129 | 2 962 244 | 2 207 731 | 3 906 316 |
| Dänemark . . . | 7 825 | — | 2 746 | — |
| Aegypten. . . . | 55 346 | 30 567 | 34 484 | 105 386 |
| Schweiz . . . . | 4 660 392 | 3 495 | 4 166 109 | 168 817 |
| England . . . . | 76 144 431 | 37 459 102 | 78 758 686 | 54 674 630 |
| Frankreich . . . | 25 793 228 | 7 376 470 | 23 914 753 | 5 092 422 |
| Deutschland . . | 110 535 081 | 12 545 366 | 98 987 033 | 6 531 589 |
| Griechenland . | 2 166 416 | 917 862 | 1 774 063 | 272 850 |
| Italien . . . . . . | 14 150 299 | 17 748 776 | 11 196 303 | 7 106 814 |
| Japan . . . . . . | 75 351 | — | 74 080 | — |
| Holland . . . . . | 3 322 647 | 3 389 240 | 811 181 | 1 473 722 |
| Russland . . . . | 7 923 666 | 4 953 239 | 8 163 833 | 3 607 984 |
| Serbien . . . . . | 877 521 | 861 759 | 210 230 | 843 369 |
| Spanien . . . . . | 131 766 | 1 124 326 | 11 639 | 1 067 037 |
| Vereinig. Staaten von Nordamerika . . . | 1 981 211 | 987 | 1 048 393 | — |
| Schweden und Norwegen . . | 12 929 | — | 41 328 | — |
| Türkei . . . . . | 15 701 307 | 14 629 843 | 13 268 447 | 7 707 553 |
| Portugal . . . . | — | — | — | 277 088 |

Die Einfuhr aus Deutschland ist sonach gegen das Vorjahr um rund 11 000 000 Frcs., die Ausfuhr dorthin um rund 6 000 000 Frcs. gewachsen, letztere hat sich in dem einen Jahr fast verdoppelt.

— **Personalnachrichten.** Der bisherige Generaldirektor-Stellvertreter der Staatsbahnen E. Miclescu ist an Stelle des Generaldirektors A. Saligny, welcher auf eigenes Ansuchen die Leitung der Abtheilung für Docks und Brücken übernommen hat, zum Generaldirektor der Staatsbahnen ernannt worden. Zum Generaldirektor-Stellvertreter wurde der bisherige Leiter der Neubauabtheilung Generalinspektor Ramniceanu ernannt. Der vormalige Generaldirektor Saligny ist gleichzeitig mit der Leitung der Hafenbauarbeiten in Constanza, an Stelle des verstorbenen G. Duca, betraut.

## Vereinsausland.

— Ueber den **Bau von Eisenbahnen in Persien** machte ein Mitglied der persischen Gesandtschaft in Berlin, der Botschaftsrath Ali Khan, einem Mitarbeiter der „Täglichen Rundschau“ folgende Mittheilungen: Russland habe zehn Jahre hindurch ein Eisenbahnmonopol in Persien gehabt, zum Glück für Persien aber davon keinen Gebrauch gemacht. Nunmehr habe Persien eingesehen, dass es besser daran thue, seine Bahnen mit Hilfe des internationalen Kapitals zu bauen und unter keinen Umständen die Konzession an Russland zu verlängern. Augenblicklich beschäftige sich die persische Regierung mit den Vorbereitungsarbeiten für den Ausbau eines persischen Eisenbahnnetzes und werde sich nach Abschluss dieser Arbeiten an die europäischen Regierungen wenden mit der Einladung zur Betheiligung an der Gründung einer internationalen Gesellschaft für die Ausführung der persischen Eisenbahnbauten. Geplant sind drei Hauptlinien: Eine solche von Enseli am kaspischen Meer bis Teheran, welche also die Hauptstadt des Reiches mit dem kaspischen Meere verbindet, eine zweite Linie von Teheran bis Kermanscha (an der türkischen Grenze); die dritte Linie soll von Teheran nach Schiras führen, also eine Verbindung mit dem persischen Meerbusen herstellen, während das russische Bahnprojekt, das aber nicht zur Ausführung gekommen ist, eine Verbindung zwischen Askabad an der transkaspischen Grenze und Bender Abbas anstrebt.

— Wie der „Intern. Corres.“ aus Konstantinopel berichtet wird, sieht man in amtlichen türkischen Kreisen die **Herstellung der Euphratbahn** als eine sehr dringliche Sache an. Im Yildizpalast soll die Stellung zu dem Bahnbau eine gänzlich veränderte geworden sein, da der Sultan jetzt den strategischen Werth der Bahn erkannt habe und selbst die baldige Durchführung des Unternehmens wünsche, weil hierdurch die Sicherung der türkischen Herrschaft am persischen Meerbusen verstärkt werde. Von russischer Seite wird zwar kein offener Widerspruch gegen den Plan erhoben, aber man fürchtet, dass von dieser Seite manche anderen Hindernisse geschaffen werden.

— Dem „Hamb. Corresp.“ zufolge ist nach dem Uebereinkommen zwischen der japanischen und chinesischen Regierung einem japanischen Konsortium die vollständige Erbauung einer **Eisenbahnlinie** übertragen, die **Futschau** über **Yenpingfu** mit den Grenzen der **Kingseprovinzen** verbindet und eine Zweiglinie von Futschau nach Amoy erhalten soll. Die Gesammtkosten sind auf 20 000 000 Yen veranschlagt, und, wie das japanische Syndikat mittheilt, bereits voll gezeichnet. Mitglieder des Syndikats dürfen nur Japaner oder Chinesen sein.

— Wie die „Chemn. N. Nachr.“ berichten, hat die sächsische Maschinenfabrik (vorm. Hartmann) jetzt die erste Bestellung auf schwere 5 achsige **Güterzuglokomotiven** für die **Schantung-Eisenbahn** erhalten.

— **Zum Wagenmangel auf den nordamerikanischen Eisenbahnen** wird der „B. B.-Ztg.“ unterm 11. d. Mts. aus Chicago folgendes geschrieben: Der Verkehr auf den nordamerikanischen Bahnen, im Westen sowohl wie im Osten, übersteigt augenblicklich weit den Durchschnitt früherer Jahre, und dies hat zu einem sehr empfindlichen Wagenmangel geführt. Ein solcher ist bisher nie so verbreitet und so andauernd gewesen wie jetzt, schon im vorigen Winter hat er begonnen, im Sommer war er weniger störend, aber jetzt ist er brennend geworden. Auf der Pennsylvaniabahn beträgt der Mangel an Wagen 5 000 Stück, auf der Lake-Shore ebensoviel, während auf den Baltimore- und Ohiolinien die Verhältnisse fast ähnliche sind und auf der Eriebahn über 1 500 Wagen fehlen. Die Bahnen im Westen sind ebenso übel daran, weil sie ihre nach dem Osten beförderten Wagen nicht rechtzeitig zurückbekommen können. Augenblicklich sind die Verhältnisse derart, dass die Wagenparks im Osten alle mit Getreide überfüllt sind, denn die Elevatoren reichen nicht mehr aus, um das Ausladen ohne grosse Verzögerung zu besorgen. Allein eine einzige Bahn des Westens hat zur Zeit 9 000 ihrer Wagen von anderen Linien zurückzufordern und verschiedenen anderen Bahnen geht es beinahe ebenso schlimm. Ein Bahnbeamter berichtet, dass seine Bahn einen Vertrag über die Beförderung von 1 000 000 Bushels Getreide wegen des Wagenmangels jüngst abgelehnt hat. Im Süden ist es den Bahnen gleichfalls unmöglich, genügend Wagen, besonders für Bauholz, beizustellen. Dass diese Verkehrsstockung sehr empfindlich auf den Handel einwirkt, ist leicht begreiflich. In Minneapolis können die grossen Getreidemühlen nicht genügende Beförderungsgelegenheit für das Mehl finden und sind deshalb gezwungen, die Waare in ihren Lagerräumen aufzuspeichern, und man wird allem Anschein nach sich in nächster Zeit vor die Nothwendigkeit gestellt sehen, die Mühlen zu schliessen. Der Wagenmangel hat den Trunk Lines Anlass gegeben, den Frachtsatz für Getreide nach den östlichen Hafenplätzen zu erhöhen. Die Erhöhung beträgt 2 Cts. für 100 Pfund für alle Getreidesorten, aber für Ausfuhrmais 4 Cts. Die Getreidebewegung ist durch die Verkehrsstörungen natürlich bedeutend eingeschränkt, und man sagt, dass allein der Getreideverkehr 20 000 Wagen mehr im Westen beschäftigen könnte.

— **Lokomotivlieferungen nach Kanada und der Streik der Werkstättenarbeiter der kanadischen Pacificbahn.** Wie der „B. B.-Ztg.“ unterm 14. d. Mts. aus Montreal geschrieben wird, hatte die kanadische Pacificbahn bisher den eigenen Bedarf an Lokomotiven in ihren zahlreichen Werkstätten hergestellt — entgegengesetzt der Gewohnheit der Grand Trunk Eisenbahn, die ihre Lokomotiven zum Aerger der kanadischen Patrioten stets

in den Vereinigten Staaten von Nordamerika bestellte —; die einzelnen Stücke bezog die kanadische Pacificbahn allerdings zum grössten Theile ebenfalls aus dem Auslande, aber die Lokomotiven wurden in Kanada fertiggestellt und galten demgemäss als kanadisches Erzeugniss. Nachdem die etwa 1 400 Maschinisten, welche die letztgenannte Bahn in ihren Werkstätten westlich vom Fort William bis Vancouver beschäftigt, die Arbeit niedergelegt haben und sich weigern, sie wieder aufzunehmen, bevor die Direktion der Bahn die Trade Union der Maschinisten als eine solche offiziell anerkannt haben wird, hat sich eine Wandlung zum Schlechten vollzogen, und infolge dessen ist bereits ein Auftrag auf Lieferung von 35 Lokomotiven nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika gegangen. Bemerkt sei, dass die Bewegung mit der Erhöhung des Lohnes gar nichts zu thun hat, denn die Bahn, obgleich nicht gerade übergenerös, zahlt ihren geschulten Arbeitern verhältnissmässig gute Löhne, aber auf der anderen Seite ist es ihr natürlicher Wunsch, Herr im eigenen Hause zu bleiben und sich nicht bei jeder Gelegenheit (und die verstehen diese Unionen stets bestens auszufinden) von solchen Arbeiterverbindungen Vorschriften machen zu lassen; sie verweigerte also ganz entschieden ihre Anerkennung und die prompte Folge war dann der Streik. Die Bahn wird jedenfalls auf ihrem nun eingenommenen Standpunkte stehen bleiben und wenn die Arbeiter nach nochmaliger kühler Ueberlegung nicht anderen Sinnes werden, was allerdings z. Zt. nicht der Fall zu sein scheint, so werden die Werkstätten nur noch für Reparaturen offengehalten und etwa 1 100 Arbeiter entlassen werden.

— Ueber den in Mexiko zur Verbindung des atlantischen und stillen Ozeans geplanten Ausbau der **Tehuantepec-Eisenbahn** für den Weltverkehr, die für diesen um so mehr von Bedeutung werden kann, als die Vollendung des Nicaraguakanals wohl noch in weitem Felde steht, erfährt die „Nat.-Ztg." folgendes: Die Tehuantepec-Eisenbahn, etwa 310 km lang, verbindet den Hafen Goatzacoalcos im Staate Vera Cruz am atlantischen Ozean mit dem Hafen Salina Cruz im Staate Oaxaca am stillen Ozean; letzterer liegt ungefähr 50 km von dem Binnenstädtchen Tehuantepec entfernt, das mit dem Meere durch ein Flüsschen verbunden ist. In Anbetracht der strategischen und handelspolitischen Wichtigkeit des Tehuantepec-Isthmus hat die mexikanische Regierung den Bahnbau für eigene Rechnung ausgeführt, und so zu vermeiden verstanden, dass eine mögliche Vereinigung der Aktien einer Privatgesellschaft Gelegenheit und Vorwand bieten könne zu fremdländischer Intervention oder unbequemer Beeinflussung. Die ausgedehnte Nordgrenze des Landes bietet zu derartigen Verwickelungen schon an und für sich genügende Gelegenheit. Seit geraumer Zeit steht die Landesregierung mit der bedeutenden Londoner Ingenieurfirma „Pearson & Son" in Unterhandlung, um durch sie den Ausbau von Bahnkörper und Endhäfen vornehmen zu lassen. Voraussichtlich wird Sir Westman Pearson, der Hauptchef der Firma, im Herbst in Mexiko eintreffen und einen Vertrag zum Abschluss bringen, Inhalts dessen die Firma Pearson & Son Verwaltung und Betrieb der Tehuantepecbahn auf 45 Jahre pachtweise übernimmt und sich verpflichtet, die Bahn baldthunlichst herzustellen und die Häfen von Goatzacoalcos und Salina Cruz so auszubauen, dass sie dem Weltverkehre dienen können. Die durch die Tehuantepecbahn bewirkte Wegabkürzung beträgt beispielsweise zwischen Newyork und Honolulu gegenüber dem Wege über Panama 1 276 Seemeilen.

Deutschlands Handel, der in den Südstaaten der amerikanischen Union und an der Westküste Mexikos durch bedeutende Firmen vertreten ist, wird die Vortheile der kürzeren Entfernung auszunutzen verstehen, sobald die Tehuantepecbahn mehr als ein unvollendetes und ungenügendes Bindeglied im Weltverkehr darstellt, und dasselbe gilt auch für Deutschlands Beziehungen und Interessen in Honolulu und der Südsee.

## Allgemeines.

— Auf der Anfang Oktober in Nürnberg stattgehabten ersten Jahresversammlung des deutschen Acetylenvereins hielt den ersten unter den zahlreichen wissenschaftlichen Vorträgen Eisenbahndirektor Bork-Berlin über den gegenwärtigen **Stand der Beleuchtung der Eisenbahnwagen mit Acetylen- und Fettgas.** Ueber den Inhalt des Vortrages entnehmen wir der „Berl. B.-Ztg." folgendes: Dem Vortragenden in erster Linie ist es zu danken, dass durch Anreicherung des in den Eisenbahnwagen bislang benutzten Fettgases mit Acetylen die glänzende Beleuchtung, welche schon heute ein Theil der preussischen Staatsbahnen aufzuweisen hat, eingeführt worden ist. Dem Fettgas werden bei der neuen Beleuchtungsweise 25 % reines Acetylen beigemengt. Dadurch wird eine drei Mal so helle Flamme erzielt. Zugleich werden die Kosten, auf die Normalkerze gerechnet, um mehr als die Hälfte heruntergedrückt. Bei Anwendung des reinen Fettgases kostet nämlich die Normalkerze in der Stunde 0,325 ₰, bei der neuen Beleuchtungsweise dagegen nur 0,152 ₰. Nachdem im September 1897 die erste Mischgasanstalt im Grunewald eröffnet war, wurden zunächst die Berliner Stadt- und Ringbahnzüge mit Acetylenmischgas beleuchtet. Vom März 1898 ab kamen dann nach der inzwischen vorgenommenen Vergrösserung der Anstalt die vom schlesischen Bahnhof in Berlin abgehenden Fernzüge, sowie die Züge einzelner Vorortstrecken hinzu, während endlich vom Oktober 1899 ab sämmtliche Züge des Direktionsbezirks Berlin mit Acetylenmischgas versehen wurden. Inzwischen wurden im letztgenannten Bezirke fünf neue Mischgasanstalten eingerichtet, und zwar vier davon unter Benutzung vorhandener Fettgasanstalten. Auch in den übrigen Bezirken der preussischen Staatseisenbahnverwaltung werden im Laufe des nächsten Jahres nahezu sämmtliche Fettgasanstalten in Acetylenmischgasanstalten umgewandelt. Auf einem Theile der übrigen deutschen Bahnen wird augenblicklich ebenfalls mit Einrichtung der Acetylenmischgasbeleuchtung vorgegangen. Dies bedeutet einen Verbrauch von 7—8 000 000 kg Carbid allein für die Beleuchtung deutscher Eisenbahnwagen. Der Werth dieser Carbidmenge beträgt mehr als 2 000 000 ℳ.

Ingenieur Herzfeldt-Augsburg sprach über Versuche mit Acetylenbeleuchtung für Eisenbahnwagen. Er zeigte einen einfachen Apparat, der unter jedem Eisenbahnwagen angebracht werden kann und eine Beleuchtung mit reinem Acetylen ermöglicht. Eisenbahndirektor Bork bemängelte daran, dass die Anbringung dieses Apparates bei umfangreichen Betrieben zu viel Arbeit beansprucht, worauf der Vortragende erklärte, dass er in erster Linie auch nur an Einführung dieser Beleuchtungsapparate für Sekundärbahnen mit weniger umfangreichem Betriebe dächte.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 21,2 km lange Lokalbahn Zsolna-Rajecz — im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn —, welche am 10. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Eröffnung von Stationen.**

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 25. Oktober d. J. ist die an der Strecke Würzburg-Aschaffenburg zwischen den Stationen Retzbach und Karlstadt neu errichtete Station V. Kl. Himmelstadt für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Die zwischen der Station Harburg U. E. und der Haltestelle Neugraben

an der Strecke Harburg-Cuxhaven gelegene Haltestelle Hausbruch, sowie die zwischen Blumenthal und Sarnow an der Strecke Neustadt a. D.-Meyenburg gelegene, bisher für den Personen-, Vieh- und Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Bölzke werden am 15. November d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Nakel-Konitz zwischen den Stationen Zempelburg und Hohenfelde i/Wpr. liegende Haltestelle Zempolnothal ist am 25. Oktober d. J. für den gesammten Viehverkehr eröffnet worden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Bromberg in Nr. 82 — Inser.-Nr. 2819 — d. Ztg.)

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die an der Strecke Dzieditz-Saybusch-Zywiec zwischen den Stationen Dzieditz und Bielitz gelegene Personenhaltestelle Czechowitz ist am 23. Oktober d. J. als Halte- und Ladestelle auch für den beschränkten Frachtgutwagenladungsverkehr eröffnet worden.

**Lieferfristzuschläge.**

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf Grund des § 63 Punkt 3 des Betriebsreglements und des § 6 Punkt 4 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Uebereinkommens für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ist in der Station Zsolna im Anschlussverkehre von der und auf die Zsolna-Rajeczer Lokalbahn für Eilgüter eine 6stündige, für Frachtgüter eine 12stündige Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen in Kraft getreten.

Diese Zuschlagsfrist hat sowohl für den inneren österreichisch-ungarischen Anschlussverkehr, als auch für den internationalen Verkehr Geltung.

Zu dem **Verzeichnisse der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen grössten festen Radstände, Raddrücke und Lademaasse** ist der Nachtrag III erschienen und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3907 vom 17. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 25. Oktober d. J.).

Nr. 3929 vom 20. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 25. Oktober d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Stationen.

**Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrtsgesellschaft.**

Stationserrichtung in Somovit.

In Somovit in Bulgarien — zugleich Endstation der Bahnlinie Sofia-Plevna-Somovit — wurde eine für den gesammten Personen- und Güterdienst eingerichtete Agentie eröffnet.

Wien, am 24. Oktober 1899. (2868)
Die Direktion.

Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Braunschweig zwischen den Stationen Hämelerwald und Peine belegene Haltestelle Vöhrum für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Vöhrum ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Vöhrum direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 21. Oktober 1899. (2869)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Main-Neckarbahn.**

Die pfälzische Station Heiligenstein ist am 18. d. Mts. für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden; im Main-Neckarbahn-pfälzischen Gütertarif wird dieselbe unter Ziffer 5 a der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger gestrichen.

Darmstadt, den 20. Oktober 1899. (2870)

## 3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 6. November d. J. ab verkehrt der Zug 298 (II. bis IV. Kl.) von Grimmenthal bis Meiningen 5 Minuten früher, mithin ab Grimmenthal 3.00, an Meiningen 3.17.

Erfurt, im Oktober 1899. (2871)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Güterverkehr.

**Bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 2.**

Vom 1. November d. J. ab wird die sächsische Verkehrsstelle Lössnitz Haltestelle in den Verbandsverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Aue zu Grunde gelegt.

Dresden, am 26. Oktober 1899. (2872)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband,**
Theil II, Tarifheft 5.

Am 1. November d. J. treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | von Treublitz (k. k. österr. Staatsb.) für 100 kg in Pfennig |
|---|---|
| Berthelsdorf i. Erzgeb. | 121 |
| Gröditz | 119 |
| Remse | 134 |

Dresden, am 26. Oktober 1899. (2873)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-württembergischer Güterverkehr.**

Vom 1. November d. J. ab wird die sächsische Verkehrsstelle Lössnitz, Haltestelle in den Verbandsverkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 5 km erhöhten Entfernungen der Station Aue zu Grunde gelegt.

Dresden, am 26. Oktober 1899. (2874)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Berlin-Stettin-nordwestdeutscher und ostdeutsch-nordwestdeutscher Güter-Verkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 kommen die im Kilometerzeiger (II. E.) für den Verkehr mit der Station Pritzwalk (Gemeinschaftsstation der preussischen Staatsbahn und der prignitzer

Eisenbahn) vorgesehenen Kilometerzuschläge in Wegfall.

Hannover, den 23. Oktober 1899. (2875)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Engelsdorf der königl. sächsischen Staatseisenbahnen in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 28. Oktober 1899. (2876)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II).**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden neue Frachtsätze nach den Stationen der Nebenbahn Lauenburg-Leba des Direktionsbezirks Danzig und der Nebenbahnstrecke Rothfliess-Heilsberg des Direktionsbezirks Königsberg, sowie ermässigte Frachtsätze nach den Stationen von Heilsberg bis Sangnitten der Strecke Heilsberg-Zinten der Direktion Königsberg zur Einführung gebracht.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 26. Oktober 1899. (2877)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Vom 1. November d. J. ab wird die für den Wagenladungsverkehr eröffnete Haltestelle Hülserberg der Krefelder Eisenbahn in den Gütertarif für den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Hülserberg ausgeschlossen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 25. Oktober 1899. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Hanseatisch-ostdeutscher Güterverkehr.**

Am 1. November 1899 treten im Verkehr mit den Stationen der prignitzer Eisenbahn, einschliesslich der Gemeinschaftsstationen Perleberg und Wittstock, von den in den Heften 2, 3 und 4 des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs und deren Nachträgen vorgesehenen zweierlei Entfernungen die höheren überall ausser Kraft. Das Gleiche ist der Fall im Verkehr mit der Station Buschhof Gemeinschaftsstation der prignitzer und der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn, soweit sich deren Verkehr nach den Leitungsvorschriften über Kremmen oder Nauen bewegt. Die Ermittelung der Frachtsätze findet in diesen Fällen von dem bezeichneten Tage ab auf Grund der niedrigeren der in den Tarifheften angegebenen Entfernungen statt.

Berlin, den 21. Oktober 1899. (2879)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Wien bezw. Zellerndorf.**

Bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 werden direkte Frachtsätze nach St. Winzendorf der Schneebergbahn eingeführt, welche den jeweiligen direkten Frachtsätzen für Wiener Neustadt E. W. A. unter Einrechnung eines Frachtantheiles von 144 Hellern für 1000 kg entsprechen.

Ausser den bezüglichen Frachtsätzen wird seitens der Empfangsstation für die Ueberführung von der Station auf das Industriegleis in Winzendorf noch eine Schleppbahngebühr von 10 Hellern für 1000 kg erhoben.

Kattowitz, den 25. Oktober 1899. (2880)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Württembergisch-bayerischer Gütertarif.**

Theil II vom 1. Februar 1899.

Nachtrag III gelangt mit Wirkung vom 1. November 1899 zur Einführung. Derselbe enthält:

1. Ergänzung der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung.
2. Ergänzung und Aenderung der besonderen Tarifvorschriften.
3. Ergänzung und Aenderung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger.
4. Ergänzung der Kilometertafeln I und II; ferner Einbeziehung der bayerischen Stationen Enzisweiler, Nonnenhorn, Schneeberg b. Amorbach und Wasserburg am Bodensee, sowie der württembergischen Stationen Dettingen und Teck, Eriskirch, Hemigkofen-Nonnenbach, Langenargen Bahnhof, Oberlenningen, Owen und Unterlenningen.
5. Ergänzung und Aenderung der Stationsfrachtsätze.
6. Aenderung der Ausnahmetarife Nr. 1d (für Holzsägemehl als Streumittel), Nr. 4 (für Getreide), Nr. 5 (Rohstofftarif), Nr. 13 (für Zuckerrüben etc.).
7. Sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

München, den 24. Oktober 1899. (2881)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

**Deutsch-französischer Verband.**
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 26. Oktober d. J. treten für den Transport von Nüssen in Wagenladungen von 5000 kg folgende Frachtsätze in Kraft:

| Für den Verkehr von Alt-Münsterol Grenze für Ladungen mit Herkunft von | für den Verkehr nach Chemnitz | Dresden (alle Bahnhöfe) | Leipzig I. Bayer. Bhf. II. Dresdener, Thür. und Magdeb. Bhf. |
|---|---|---|---|
| | Frachtsätze in Franken für 1000 kg | | |
| Périgueux . . . | 41,90 | 42 70 | 35,40 |
| Tulle und Quatre-Routes . . . | 40,00 | 40,80 | 35,50 |
| Brive . . . . . | 40,30 | 41,10 | 33,80 |
| Objat . . . . . | 42,60 | 43,40 | 36,10 |
| Bretenoux-Biars | 38,70 | 39,50 | 32,20 |
| St. Denis près Martel . . . | 38,80 | 39,60 | 32,30 |
| Figeac . . . . . | 39,40 | 40,20 | 32,90 |

Strassburg, den 20. Oktober 1899. (2882)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner und oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr.**

Am 1. November d. J., dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Lohne-Neuenkirchen der oldenburgischen Staatsbahnen, werden die an dieser Strecke belegenen Stationen: „Holdorf (Oldbg.), Mühlen (Oldbg.), Nellinghof, Neuenkirchen (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.)“ in die Tarife für die oben bezeichneten Güterverkehre einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf den genannten Stationen ausgeschlossen. In Mühlen (Oldbg.), Nellinghof und Steinfeld (Oldbg.) können Fahrzeuge, deren Ver- und Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, nicht abgefertigt werden. Im übrigen sind die Abfertigungsbefugnisse der Stationen unbeschränkt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 22. Oktober 1899. (2883)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden im Ausnahmetarife 3b für denaturirtes Fabriksalz des ostdeutschen Gütertarifs (I/II) die Ausnahmesätze von Klausaschacht und Inowrazlaw nach Königshütte O/S. von 0,73 bezw. 0,72 ℳ auf 0,68 ℳ für 100 kg ermässigt.

Bromberg, den 24. Oktober 1899. (2884)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).**

Am 1. November d. J. kommen im obenbezeichneten Verkehr Ausnahmefrachtsätze für Giessereiroheisen von Station Rosenberg O. S. nach den mit gleichartigen Sätzen bereits ausgerüsteten Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Halle und Magdeburg sowie nach Station Magdeburg-Buckau zur Einführung.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen. (2885)

Magdeburg, den 23. Oktober 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 1. November d. J. werden ausgegeben:

a) der Nachtrag II zum Tarifheft 3 der Abtheilung A (Verkehr des Bezirks Frankfurt a/M. mit Baden).
b) der Nachtrag I zum Tarifheft 4 der Abtheilung A (Verkehr des Bezirks Frankfurt a/M. mit Württemberg).

In den Nachträgen sind die infolge Eröffnung der Strecke Amorbach-Walldürn eingetretenen Entfernungskürzungen durchgeführt. Der Nachtrag unter a) enthält ferner einen neuen Ausnahmetarif für den Versand von Braunkohlen ab den Produktionsstätten.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, von welchen die Nachträge auch bezogen werden können. (2886)

Frankfurt a/M, den 21. Oktober 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Gruppentarif III (Berlin-Stettin).**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Oderberg-Bralitz als Versandstation in die Seehafenausnahmetarife D (Dextrin usw.) und D 1 (Kartoffelstärkefabrikate) einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungs-

stellen sowie das Auskunftsbüreau, hier Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.
Berlin, den 23. Oktober 1899. (2887)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für Thontransporte zwischen den Stationen Siershahn und Lundenburg.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für Transporte von Thon, und zwar:
a) roh, unverpackt und auf offenen Wagen verladen,
b) roh, gebrannt oder geröstet, lose oder in Säcken
bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen, mindestens aber für 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachbezifferten Frachtsätze zur Einführung:

| zwischen den Stationen | a) | b) |
|---|---|---|
| Siershahn und Lundenburg . . . . . . | 1,98 ℳ | 2,22 ℳ |
| | für 100 kg. | |

Wien, am 21. Oktober 1899. (2888)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

**Beförderung von Thierbegleitern im Direktionsbezirk Mainz.**

Vom 1. Dezember d. J. ab findet die Beförderung von Thierbegleitern nur noch auf Beförderungsschein zum Satze von 2 ₰ für das Kilometer statt.

Fahrkarten können von dem genannten Tage ab nicht mehr als Fahrtausweis für Thierbegleiter angesehen werden.

Mainz, den 19. Oktober 1899. (2889)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

## 6. Verdingungen.

Die Lieferung von 4 Weichen nebst hölzernen Bahn- und Weichenschwellen soll vergeben werden.

Angebote sind mit bezüglichen Aufschriften versehen, bis zum 2. November 1899, Vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Bedingungen können im diesseitigen Zahlmeistergeschäftszimmer eingesehen bezw. von dort bezogen werden. (2890)
Militäreisenbahn.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

Bahnbau Waldkirch-Elzach.

Die Herstellung des Unterbaues und der Gleislage der einspurigen normalen Eisenbahn Waldkirch-Elzach und des Unterbaues der Station Waldkirch, vorwiegend bestehend in:

| | |
|---|---|
| Erd- und Felsarbeiten . | 370000 cbm |
| Strassen- und Wegarbeiten . . . . . | 57600 qm |
| Betonirung und Mauerwerk . . . . . . . | 10900 cbm |
| Pflasterarbeit . . . . | 6100 qm |
| Cementröhren . . . . | 940 m |
| Wasserleitungen . . . | 1540 „ |
| Gleisbettung . . . . | 24500 cbm |
| Gleislage einschl. Nebengleise . . . . | 16800 m |

sollen im öffentlichen Wettbewerbe an eine Unternehmung vergeben werden.

Pläne und Bedingungen liegen auf unserem Geschäftszimmer zur Einsicht auf, woselbst auch Angebotsvordrucke zum Einsetzen der Uebernahmspreise und Bedingnisshefte gegen Erstattung von 2 ℳ verabfolgt werden.

Ein Versand der Verdingungsunterlagen nach auswärts findet nicht statt.

Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen portofrei spätestens bis zu der am
Dienstag, den 7. November 1899, Vormittags 9 Uhr,
stattfindenden Eröffnungsverhandlung anher einzureichen.

Die Zuschlagsfrist beträgt drei Wochen.

Waldkirch, den 17. Oktober 1899. (2891)
Gr. Eisenbahnbaubüreau.

Die Lieferung, Aufstellung und der Anstrich von 3 eisernen Ueberbauten für die Wegeüberführung in Kilometer 94,3 der Strecke Weimar-Gotha, umfassend rund 31 t Fluss- und Gusseisen, soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können während der Dienststunden im Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes eingesehen und, soweit der Vorrath reicht, die Bedingungen zum Preise von 0,50 ℳ und die Zeichnung für 1 ℳ nebst Porto- und Bestellgebühren ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. November d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Oktober 1899. (2892)
Königliche Betriebsinspektion 1.

**Dänische Staatsbahnen.**

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200000 Bahnschwellen und ca. 63000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen V., erhältlich.

Bietungstermin:
am 8. November 1899,
Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1899. (2893)
Der Bahnchef.

**Lieferung von Bremsknüppeln und Torfmull.**

Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1900 erforderlichen 19000 Stück kiefernen und birkenen Bremsknüppel und 100000 kg Torfmull soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
16. November d. J., Vormittags $11^1/_2$ Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 2. Dezember 1899.

Magdeburg, den 24. Oktober 1899. (2894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der für das Jahr 1900 nöthigen unimprägnirten Holzschwellen soll öffentlich vergeben werden. Die Bedingungen nebst dem Ausschreibeverzeichniss können bei dem Unterzeichneten eingesehen bezw. gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in baar von demselben bezogen werden.

Angebote sind mit der Aufschrift
„Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“
bis Samstag, den 11. November l. J., Vormittags 11 Uhr, verschlossen und portofrei an den Unterzeichneten einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2895)
Der Hauptmagazinsverwalter
der Main-Neckar-Eisenbahn.

**Königl. bayer. Staatseisenbahnen.**

Bausubmission.

Vorbehaltlich der Genehmigung der unterfertigten Stelle werden
Sonnabend, am 4. November 1899, Nachmittags 3 Uhr,
bei dem k. Oberbahnamte Würzburg nachstehende Eisenbahnbauarbeiten im Wege der
allgemeinen schriftlichen Submission
an den Meistabbietenden vergeben werden, nämlich:

das Arbeitsloos IB der Lokalbahn von Dettelbach Bahnhof nach Dettelbach Stadt, 5420 m lang zwischen Dettelbach Bahnhof und Dettelbach Stadt, enthaltend nach den Anschlägen:

| | Loos IB ℳ | ₰ |
|---|---|---|
| eigentliche Erdarbeiten . . | 48328 | 20 |
| Kunstbauten . . . . . . | 23949 | 73 |
| im ganzen | 72277 | 93 |

Die zu stellende Kaution beträgt 6000 ℳ.

Bedingnissheft, Pläne und Kostenanschläge liegen im Amtslokale des k. Oberbahnamtes in Würzburg zu jedermanns Einsicht offen vor, wo auch die Submissionsformulare in Empfang genommen werden können.

Die Submissionen selbst müssen vorschriftsmässig überschrieben und versiegelt längstens bis Sonnabend, den 4. November 1899, Mittags 12 Uhr, bei dem k. Oberbahnamte Würzburg frankirt eingelaufen sein.

Die Submittenten sind bei Vermeidung aller im Submissionsformular angedrohten Folgen gehalten, in dem oben angegebenen Verakkordirungstermine persönlich zu erscheinen oder sich durch genügend Bevollmächtigte vertreten zu lassen, und haben, wenn solches verlangt wird, ihre Uebernahmsfähigkeit, ihr Kautions- und Betriebsvermögen sogleich genügend nachzuweisen und den bedingten Zuschlag zu gewärtigen.

München, den 21. Okt. 1899. (2896H&V)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 84. | 1. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

Das am 1. Januar 1900 in Kraft tretende Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 enthält in den vom „Frachtgeschäft“ sowie von „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen“ handelnden Abschnitten 6 und 7 des III. Buches eine Reihe von Bestimmungen, wodurch die entsprechenden Vorschriften des bisher geltenden Handelsgesetzbuches abgeändert sind. Da diese Vorschriften nebst denen im Art. 45 der Reichsverfassung die Grundlage der Verkehrsordnung bilden, so war eine Durchsicht der letzteren zum Zwecke eines möglichst genauen Anschlusses an die neuen handelsgesetzlichen Festsetzungen geboten. Hierbei sind auch die Aenderungen, welche das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr durch das am 16. Juni 1898 zu Paris abgeschlossene, aber noch der Ratifikation bedürftige Zusatzübereinkommen erfahren hat und die zum Theil bereits in das neue Handelsgesetzbuch übergegangen sind, soweit thunlich berücksichtigt. Ferner schien es angezeigt, bei diesem Anlass auch einigen sonstigen Neuerungen Eingang zu verschaffen, für die sich im Laufe der letzten Jahre ein praktisches Bedürfniss gezeigt hat.

Hiernach ist — mit Wirkung vom 1. Januar 1900 — eine neue „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ am 26. Oktober d. J. vom Bundesrath beschlossen und unter dem gleichen Datum vom Reichskanzler im Reichsgesetzblatt Nr. 41 S. 557 ff. bekannt gemacht worden.[1]) Sie schliesst sich, soweit ein Anlass zu Aenderungen nicht vorlag, sowohl hinsichtlich ihres Inhalts, als auch bezüglich ihrer Anordnung, insbesondere der Reihenfolge der Paragraphen an die bisherige Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands, welche sie zu ersetzen bestimmt ist, auf das Engste an. Indess kommt der neuen Ordnung eine wesentlich andere rechtliche Bedeutung zu, als der bisherigen. Während diese — wenigstens nach der herrschenden Theorie und Praxis — nur als eine Zusammenstellung im Verwaltungswege ergangener Normativbestimmungen für den Abschluss von Eisenbahnfrachtverträgen zu betrachten war,[2]) trägt die neue Ordnung im Hinblick auf die §§ 453 ff. des neuen Handelsgesetzbuches und nach den in der Denkschrift zu der betreffenden Reichstagsvorlage gegebenen Erläuterungen (Drucksache Nr. 632 von 1895/97 S. 254, 267 ff.) den Charakter einer mit Gesetzeskraft ausgestatteten Ausführungsverordnung. Sie schafft also objektives Recht: allerdings nur unter der für jede Vollzugsverordnung einer Verwaltungsbehörde selbstverständlichen Voraussetzung, dass sie sich mit zwingenden oder verbietenden Bestimmungen des Gesetzes selbst nicht in Widerspruch setzt.

Nachstehend sollen diejenigen einzelnen Bestimmungen der neuen Ordnung, die Abänderungen oder Ergänzungen der bisherigen Vorschriften enthalten, unter autorisirter Benutzung der Motive zu den seiner Zeit an den Bundesrath gestellten Anträgen kurz beleuchtet werden.

### Der Titel

„Eisenbahn-Verkehrsordnung“ ist der Ausdruckweise im Buch III Abschnitt 7 des neuen Handelsgesetzbuches angepasst.

### Zu I. Eingangsbestimmungen.

Absatz 1 lautet nunmehr: „Die Eisenbahn-Verkehrsordnung findet Anwendung auf die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen Deutschlands mit Ausnahme der Bahnunternehmungen, welche weder zu den Haupteisenbahnen im Sinne der Betriebsordnung noch zu den Nebeneisenbahnen im Sinne der Bahnordnung gehören (Kleinbahnen). Auf den internationalen Verkehr findet . . . . .“ usw. wie bisher. — Durch diese Fassung ist, im Anschluss an die Vorschriften der §§ 454, 472

[1]) Eine im Reichseisenbahnamt durchgesehene Ausgabe, die systematische und alphabetische Inhaltsverzeichnisse und verschiedene Hinweise, namentlich auch auf die entsprechenden Paragraphen des Handelsgesetzbuches und die konnexen internationalen Vorschriften sowie einige vom Reichseisenbahnamt erlassene Ausführungsbestimmungen enthält, wird in den nächsten Tagen im Verlage von Julius Springer in Berlin erscheinen.

[2]) Vergl. u. a. Gerstner in Laband's Archiv für öffentliches Recht XI (1895) S. 161 ff.

und 473 H. G.-B., jeder Zweifel darüber ausgeschlossen, dass die Verkehrsordnung auf nicht dem öffentlichen Verkehr dienende Bahnen, sowie auf sogen. Kleinbahnen keine Anwendung findet.

Als Absatz 2 ist folgende Bestimmung neu eingefügt: „In Fällen eines dringenden Verkehrsbedürfnisses sowie zum Zwecke von Versuchen mit neuen Einrichtungen können Ergänzungen oder Aenderungen einzelner Vorschriften dieser Ordnung vom Reichseisenbahnamt im Einverständnisse mit den betheiligten Landesaufsichtsbehörden bis auf weiteres verfügt werden. Derartige vorläufige Verfügungen sind im Reichsgesetzblatte zu veröffentlichen. Die endgültige Regelung durch den Bundesrath ist thunlichst bald herbeizuführen.“ — Diese Bestimmung entspricht einem mehrfach hervorgetretenen Bedürfniss. Der Einführung die Verkehrsordnung abändernder oder ergänzender Vorschriften durch den Bundesrath müssen naturgemäss in der Regel eingehende Erhebungen, namentlich eisenbahn- und gewerbetechnischer Natur, öfters auch Versuche mittelst praktischer Anwendung der in Frage kommenden Maassregeln im Betriebsdienste vorangehen. Um derartige Versuche auf gesetzlicher Grundlage vornehmen zu können und um an sich unbedenklich erscheinenden, aber mit den Vorschriften der Verkehrsordnung nicht im Einklange stehenden Verbesserungen, an deren schleuniger Einführung hin und wieder gewichtige Interessen hängen, rechtzeitig Eingang zu verschaffen, ist den Aufsichtsbehörden eine allgemeine Vollmacht zur vorläufigen Einführung derartiger Maassnahmen unter den im neuen Text vorgesehenen Voraussetzungen ertheilt.

Durch den neuen Absatz 2 bleiben die Bestimmungen der bisherigen Absätze 2 und 3 über Ergänzungen und Aenderungen der Verkehrsordnung durch die Tarife ihrem Inhalte nach unberührt. Sie bilden zusammen den nunmehrigen Absatz 3, welcher gegenüber der Fassung der entsprechenden bisherigen Vorschriften nur rein formelle Aenderungen aufweist.

Ob einer in Aussicht genommenen Aenderung oder Ergänzung auf dem einen oder auf dem andern dieser Wege — nach Absatz 2 oder aber nach Absatz 3 der neuen Fassung — Eingang zu verschaffen sei, wird von der Natur der in Aussicht genommenen Neuerung abhängen. Die Einführung im Wege des Tarifes ist für „abweichende“ Bestimmungen ohnehin auf Nebenbahnen oder Strecken mit eigenartigen Betriebsverhältnissen beschränkt; sie ist aber auch für „ergänzende“ Vorschriften in manchen Fällen durch die Beschaffenheit der in Frage stehenden Neuerung, namentlich wenn es sich um gesundheits- oder sicherheitspolizeiliche Maassregeln handelt, nicht geeignet. In allen solchen Fällen erübrigt nur, der in Aussicht genommenen Aenderung oder Ergänzung durch den Bundesrath oder je nach Umständen auf dem in dem neuen Absatz 2 vorgesehenen Wege Eingang zu verschaffen.

Zu § 6.

Im Absatz 1 ist statt der Worte: „Thieren und Sachen“ die korrektere Ausdrucksweise: „Sachen einschliesslich lebender Thiere“ gewählt.

Zu § 7.

Absatz 1 hat am Schluss einen Zusatz erhalten, wonach die Tarife „bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden sind.“ — Dies entspricht nur einem im inneren Verkehr stets befolgten und auch im Artikel 11 des Internationalen Uebereinkommens zum Ausdruck gelangten Grundsatze.

Im Absatz 3 ist, wie auch an anderen Stellen, das Wort „veröffentlichten“ von Tarifen, als im Hinblick auf die Bestimmung im Absatz 1 selbstverständlich, weggelassen.

Im § 9

ist die sachlich beibehaltene Vorschrift, betreffend die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute usw., in genaue Uebereinstimmung mit dem Wortlaut des Handelsgesetzbuches § 458 gebracht.

Zu § 10.

Die in den zweiten Satz neu aufgenommene Vorschrift, wonach nicht nur die Wagenklassen, welche die einzelnen Züge führen, sondern auch „die Gattung des Zuges“ aus dem Fahrplan ersichtlich sein muss, entspricht einem Bedürfnisse des Verkehres und einer allgemein bestehenden Uebung. Dabei ist davon ausgegangen, dass es genügt, ersichtlich zu machen, ob es sich um gewöhnliche Personenzüge oder um Züge mit erhöhten Preisen handelt.

Zu § 14.

Am Schlusse des Absatzes 2 war bisher als Voraussetzung für den Umtausch einer gelösten Fahrkarte vorgeschrieben, dass sie „noch nicht entwerthet ist“. Statt dessen ist mit Rücksicht darauf, dass überall da, wo der Bahnsteig abgesperrt ist, die Fahrkarte schon beim Betreten desselben durchlocht wird, nunmehr gesetzt: „noch nicht durchlocht ist oder nachweislich nur zum Betreten des Bahnsteiges benutzt wurde“.

Zu § 16.

Im Absatz 1 ist mit Rücksicht auf das je nach der Oertlichkeit verschiedene Bedürfniss neu bestimmt, dass das Abrufen oder Abläuten zum Einsteigen in die Wagen nicht nur — wie bisher — in den Warteräumen, sondern auch „auf den Bahnsteigen“ erfolgen kann. Ferner sind die Worte: „oder durch ein aus zwei Schlägen der Stationsglocke bestehendes Signal“ weggelassen, nachdem dieses Zeichen als den Verhältnissen der meisten Bahnen nicht mehr entsprechend auch in der Signalordnung weggefallen ist.

Dem § 20

ist, um die Uebertragung von Krankheiten auf Mitreisende thunlichst zu verhüten, der folgende neue Absatz 2 hinzugefügt:

„Personen, die an Pocken, Flecktyphus, Diphterie, Scharlach, Cholera oder Lepra leiden, sind in besonderen Wagen, solche die an Ruhr, Masern oder Keuchhusten leiden, in abgeschlossenen Wagenabtheilungen mit getrenntem Abort zu befördern. Die Beförderung von Pestkranken ist ausgeschlossen. Bei Personen, die einer der vorgenannten Krankheiten verdächtig sind, kann die Beförderung von der Beibringung eines ärztlichen Attestes abhängig gemacht werden, aus dem die Art ihrer Krankheit hervorgeht. Für die Beförderung in besonderen Wagen und Wagenabtheilungen sind die tarifmässigen Gebühren zu bezahlen.“

Aehnliche Bestimmungen fanden sich bisher als Zusatz zu diesem Paragraphen im Theil I des Personentarifes.

Die Absätze 2 und 3 haben nunmehr die Nummern 3 und 4 erhalten.

Zu § 21.

Im Absatz 1 ist im Hinblick auf die fast allgemein eingeführte Bahnsteigsperre neu vorgeschrieben, dass die Fahrkarte auf Verlangen auch „beim Verlassen des Bahnsteiges“ vorzuzeigen ist. Weiter ist, einer bereits bestehenden Uebung entsprechend, hinzugefügt, dass die Fahrkarte je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach der Beendigung der Fahrt auf Verlangen abzugeben ist.

Absatz 2 ist im Eingang nunmehr wie folgt gefasst: „Wer ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt“, hat . . usw. wie bisher. — Damit soll auch der Fall getroffen werden, wenn Nichtreisende unbefugt im Wagen Platz nehmen, sowie der weitere Fall, wenn das Fehlen der Fahrkarte erst nach Beendigung der Fahrt festgestellt wird.

Als Absatz 4 ist neu bestimmt: „Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von einem Zuschlag aus Billigkeitsgründen abzusehen ist oder andere Zuschläge als die im Absatz 2 erwähnten erhoben werden sollen,

mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts durch den Tarif einheitlich zu regeln.“ — Hierdurch ist einerseits für an sich zweckmässige erleichternde Bestimmungen, wie sie sich namentlich im Theil I des deutschen Gütertarifes (Zusätze 2 bis 4 zu diesem Paragraphen) finden, die erforderliche rechtliche Grundlage geschaffen. Andererseits wird verhindert, dass die Lokaltarife (Theil II) ohne genügenden inneren Grund unter einander abweichende Bestimmungen bezüglich der Frachtzuschläge festsetzen, auch wenn solche nach Maassgabe des Absatzes 3 der Eingangsbestimmungen an sich gestattet sein sollten.

In dem weiter hinzugefügten Absatz 5 ist vorgeschrieben: „Auf Stationen mit Bahnsteigsperre ist die Bahnsteigkarte beim Betreten des Bahnsteiges vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben. Wer unbefugterweise die abgesperrten Theile eines Bahnhofes betritt, hat den Betrag von 1 ℳ. und wenn festgestellt wird, dass er ohne gültige Fahrkarte einen Zug benutzt hat, die im Absatz 2 vorgesehenen Beträge zu zahlen.“ — Es soll damit die Durchführung der Bahnsteigsperre da, wo sie besteht, gesichert werden. Die Strafbestimmung[3]) ist übrigens ihrem Wortlaut und Sinn zufolge auch da anwendbar, wo — wie auf württembergischen und oldenburgischen Stationen — eine Bahnsteigsperre in der Weise besteht, dass nur der Zutritt, nicht aber auch der Austritt kontrolirt wird. — Diesem neuen Absatz entsprechend ist auch die Ueberschrift des Paragraphen ergänzt.

Zu § 24.

Im Absatz 1 lautet nunmehr, unter Wegfall des dritten Satzes, der zweite Satz: „Sobald der Zug stillsteht, haben die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen, aus denen Reisende auszusteigen verlangen.“ — Die gegenwärtige Fassung, wonach, sobald der Zug stillsteht, die Bahnbediensteten nach der zum Aussteigen bestimmten Seite die Thüren derjenigen Wagen zu öffnen haben, in denen sich Reisende mit Fahrkarten für diese Station befinden, ist bei den heutigen Verkehrsverhältnissen kaum durchführbar. Bei der neuen Fassung ist davon ausgegangen, dass das Verlangen des Reisenden auch schon bei der Abfahrt oder unterwegs gestellt werden kann.

Zu § 25.

Einer im Absatz 1 dem zweiten Satze beigefügten neuen Bestimmung zufolge können von der Vorschrift, dass Fahrtunterbrechungen sofort nach dem Verlassen des Zuges vom Bahnhofsvorsteher bescheinigt werden müssen, „Ausnahmen in den Tarifen zugelassen“ werden. Hierdurch ist denjenigen Bahnen, welche diese lästige Vorsichtsmaassregel nicht für unbedingt erforderlich halten, die Möglichkeit gegeben, davon abzusehen.

Zu § 26.

Absatz 1 ist nunmehr wie folgt gefasst: „Verspätete Abfahrt oder Ankunft sowie der Ausfall eines Zuges begründen keinen Anspruch auf Schadensersatz gegen die Eisenbahn.“ — Auch in der Ueberschrift ist des Ausfalls von Zügen gedacht. Durch die weiter vorgesehene Beschränkung des Ausschlusses der Haftung auf Schadensersatzansprüche ist der im Hinblick auf die folgenden Absätze mit der Vorschrift schon jetzt verbundene Sinn besser zum Ausdrucke gebracht worden.

Im Absatz 6 ist neu bestimmt: „Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, weitere Erleichterungen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts durch den Tarif einheitlich festzusetzen.“ — Für die schon bisher in diesem Sinne ergangenen Zusatzbestimmungen im Theil I des Personentarifes ist dadurch die erforderliche Grundlage geschaffen; zugleich ist aber auch die Einheitlichkeit derartiger Vorschriften gewahrt.

Der Absatz 7 entspricht dem bisherigen Absatz 6.

Zu § 27

ist ein neuer Absatz 4 beigefügt, welcher lautet: „Wer einen Hund ohne Beförderungsschein (Hundekarte) mitführt, hat die nachstehenden Beträge zu bezahlen: a) bei rechtzeitiger Meldung (vergl. § 21 Absatz 2) den Zuschlag von 1 ℳ. zu dem tarifmässigen Preise, jedoch nicht über das Doppelte des letzteren, b) ohne solche Meldung das Doppelte des Preises, jedoch mindestens 6 ℳ. In anderen als den im Absatz 2 erwähnten Fällen ist der Hund ausserdem aus dem Personenwagen zu entfernen. Die Bestimmung unter § 21 (4) findet sinngemässe Anwendung.“ — Dadurch sind für die unterlassene Lösung von Hundekarten ähnliche Taxzuschläge angeordnet, wie die im § 21 für Personenkarten vorgesehenen. Dies schien sich um so mehr zu empfehlen, als die in einzelnen Tarifen schon bisher in diesem Sinne gegebenen Vorschriften bezüglich ihrer Zulässigkeit nicht bedenkenfrei sind. Der bisherige Absatz 4 ist nunmehr Absatz 5 geworden.

Im § 28

ist als Absatz 3 folgende neue Bestimmung aufgenommen: „In der ersten, zweiten und dritten Wagenklasse steht dem Reisenden nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Unterbringung von Handgepäck zur Verfügung. Die Sitzplätze dürfen hierzu nicht verwendet werden.“ — Diese zur Verhütung von Uebergriffen der Reisenden bei Unterbringung ihres Handgepäcks bestimmte Vorschrift ist einem Zusatz im Theil I des Personentarifes entnommen.

Dem § 29

Absatz 4 ist am Schlusse hinzugefügt: „Auch ist Begleitern von Gefangenentransporten die Mitführung geladener Schusswaffen unter der Voraussetzung gestattet, dass die Beförderung in besonderen Wagen oder Wagenabtheilungen erfolgt.“ — Hierdurch ist eine vielfach bestehende Uebung sanktionirt, die einem bestehenden Bedürfniss zu entsprechen scheint.

Zu § 30.

Im Absatz 3 ist auf Wunsch der Interessenten neu bestimmt, dass auch „Jagdhunde“ in Käfigen, Kisten, Säcken und dergl. zur Beförderung als Reisegepäck angenommen werden können.

Im Absatz 5 ist die bisherige Vorschrift, wonach es den Eisenbahnen überlassen ist, die Bedingungen für die Annahme der im § 50, B 2 bezeichneten Gegenstände als Reisegepäck festzusetzen, materiell unverändert geblieben. Nur ist in dieser Hinsicht, der auch sonst üblichen Ausdrucksweise entsprechend, auf die „Tarife“ verwiesen. Durch die neu hinzugefügte Bestimmung der sinngemässen Anwendbarkeit der §§ 81 Absatz 2 und 3 und 84 Absatz 4 ist den Eisenbahnen ausserdem auf Grund des § 462 des Handelsgesetzbuches die Befugniss ertheilt, im Tarife den Schadensersatz für Verlust oder Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld oder Werthpapieren, auch wenn sie als Reisegepäck befördert werden, vorbehaltlich der Fälle von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, auf einen Höchstbetrag zu beschränken. Von seiten der betheiligten Industrie sind hiergegen Bedenken nicht erhoben worden.

In den § 31

ist als Absatz 1 folgende neue Bestimmung an Stelle des bisherigen ersten Satzes aufgenommen: „Das Reisegepäck muss sicher und dauerhaft verpackt sein. Bei mangelnder oder ungenügender Verpackung kann es zurückgewiesen werden. Wird derartiges Gepäck zur Beförderung angenommen, so ist die

[3]) Dieser Ausdruck ist im Sinne einer Civilbusse zu verstehen.

Eisenbahn berechtigt, auf dem Gepäckschein einen entsprechenden Vermerk zu machen. Die Annahme des Gepäckscheines mit dem Vermerke gilt als Anerkenntniss dieses Zustandes durch den Reisenden." — Dadurch ist, den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend, die sinngemässe Anwendung der Bestimmungen des § 58 in Verbindung mit § 77 Ziffer 2 auf das Reisegepäck sanktionirt.

Absatz 2 entspricht dem bisherigen zweiten und dritten Satze des Paragraphen.

§ 32

hat folgenden neuen Absatz 7 erhalten: „Für die Abfertigung von Fahrrädern können durch die Tarife besondere Vorschriften gegeben werden." — Die massenhafte Aufgabe von Fahrrädern als Reisegepäck und die Eigenart dieses Beförderungsgegenstandes erheischen besondere, von den Bestimmungen dieses Paragraphen mehrfach abweichende Vorschriften, die bei der gegenwärtigen Sachlage am geeignetsten durch die Tarife getroffen werden. Hierzu bedarf es aber im Hinblick auf Absatz 3 der Eingangsbestimmungen einer besonderen Ermächtigung in der Verkehrsverordnung selbst.

Zu § 34.

In Absatz 1, 2 und 3 sind nur rein formale Fassungsänderungen im Anschluss an die Ausdrucksweise der konnexen Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches (§ 465) vorgenommen.

Der neue Absatz 4 gründet sich darauf, dass es im Handelsgesetzbuche (§ 465 Absatz 2) der Verkehrsordnung überlassen ist, zu bestimmen, inwieweit die Entschädigung für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann. Wenn es einerseits mit Rücksicht auf die wechselnden Bedürfnisse des Verkehres angezeigt erscheint, diese Befugniss auf die Tarife zu übertragen, so soll eine derartige Tarifbestimmung doch andererseits, im Hinblick auf die Wichtigkeit der Maassregel, an die Mitwirkung der Landes- und der Reichsaufsichtsbehörde gebunden sein.

Der neue Absatz 5 gibt den bisherigen Absatz 4 unverändert wieder.

Absatz 6 entspricht seinem Inhalte nach dem bisherigen Absatze 5. Der Wortlaut ist aber dem konnexen § 465 Absatz 3 des Handelsgesetzbuches möglichst genau angepasst.

§ 36

hat unter Beibehaltung des wesentlichen Inhaltes der bestehenden Vorschriften eine den Wortlaut des Handelsgesetzbuches § 466 thunlichst berücksichtigende Fassung erhalten.

§ 37

lautet nunmehr:

„Gepäckträger."

„Auf den Stationen sind, soweit ein Bedürfniss besteht, Gepäckträger zu bestellen, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung im Sinne von § 34 Absatz 1 und 4 dieser Ordnung auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen usw. zu schaffen haben. Die Gepäckträger müssen durch Dienstabzeichen erkennbar und mit einer gedruckten Dienstanweisung nebst Gebührentarif versehen sein. Sie haben auf Verlangen . . . . ." usw. wie bisher § 37 (1) Satz 2 und 3.

Wie hieraus ersichtlich, sind nur die von Gepäckträgern handelnden beiden ersten Absätze des bisherigen § 37, und zwar mit wesentlichen Aenderungen, in den neuen Paragraphen gleicher Nummer aufgenommen. Es entspricht den berechtigten Anforderungen des Verkehres wie auch einer fast allgemein beobachteten Uebung, wenn nicht, wie in der bisherigen Fassung, die Zulassung von Gepäckträgern auf den Stationen der Willkür der Eisenbahn überlassen, sondern ihr, soweit ein Bedürfniss vorliegt, die Bestellung dieses Personals zur Pflicht gemacht wird. Sind hiernach die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Verwaltung zu betrachten, so musste es für angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen. Eine solche Erweiterung der Haftpflicht schien um so weniger bedenklich, als die Gepäckträger meist Kaution bestellt haben, an der die Eisenbahnen sich schadlos halten können.

Der neue § 38

lautet:

„Aufbewahrung des Gepäcks."

„Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer."

Diese Bestimmung gibt den Inhalt des von der Aufbewahrung des Gepäcks handelnden dritten Absatzes des bisherigen § 37 in erheblich veränderter Fassung wieder. Es schien dem Wesen dieser Einrichtung und den Bedürfnissen des Verkehres gleichmässig zu entsprechen, wenn die Eisenbahn, welche die ihr zur Pflicht gemachte vorübergehende Aufbewahrung des Reisegepäcks durch ihre Bediensteten und in ihren Diensträumen übernimmt, die Verantwortlichkeit für die Ausführung zu tragen hat. Nach der Natur des thatsächlichen Verhältnisses kann die Haftung hier nur die des Verwahrers sein.

Bestimmungen, wie sie der bisherige § 38 enthält, betreffend die Behandlung von Sachen, die im örtlichen Bezirke oder in den Wagen der Eisenbahn gefunden werden, sind in die neue Ordnung nicht aufgenommen. Nachdem die Verkehrsordnung als eine zur Ausführung der Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Transportgeschäft auf der Eisenbahn bestimmte Rechtsordnung erklärt worden ist, konnten gefundene Gegenstände betreffende Festsetzungen, die eine Ausführung der Vorschriften der Artikel 978 bis 982 des Bürgerlichen Gesetzbuches enthalten würden und mit dem Transportgeschäfte nur in einem ganz äusserlichen Zusammenhange stehen, als in den Rahmen dieser Ordnung gehörig, fernerhin nicht betrachtet werden.[4])

Die §§ 42 Absatz 7 und 48 Absatz 2

enthalten je eine rein formale Aenderung, indem in ersterer Stelle statt „unter falscher Deklaration" gesetzt ist: „unter unrichtiger Bezeichnung" und in letzterer Stelle für „Deklaration" . . . „Angabe".

(Fortsetzung folgt.)

[4]) Von einer anderen Anschauungsweise scheinen die Artikel in Nr. 62 u. 63 des Jahrg. 1898 d. Ztg. auszugehen.

# Die französischen Eisenbahnen.

Aus Anlass des von uns schon mehrfach erwähnten Berichtes des Eisenbahnberichterstatters der französischen Budgetkommission, Herrn Bourrat, ist bei unseren westlichen Nachbarn wieder einmal ein grosser Lärm wegen des unzureichenden Materials der französischen Eisenbahnen losgegangen. Schon voriges Jahr wurde besonders vom militärischen Standpunkt und im Hinblick auf einen eventuellen Krieg mit Deutschland — eine Saite, die wann immer sie angeschlagen wird, eine gewisse Wirkung nicht verfehlt — aus Abgeordnetenkreisen hervorgehoben, wie das deutsche Eisenbahnwesen auf eine schleunige Mobilmachung und Truppenanhäufung an der Grenze viel besser eingerichtet sei als das französische. Neuerdings herrscht in Paris, wenigstens in der Presse, einige Aufregung, weil der Verkehrsminister Baudin den Wunsch des Kommissionsberichterstatters, über das rollende Material der sechs grossen Eisenbahngesellschaften und des Staatsbahnnetzes aufgeklärt zu werden, zurückgewiesen hat. Der Streit ist allerdings schon deshalb ziemlich müssig, weil alle diese Dinge anderweitig genügend bekannt sein dürften. Der Minister erklärte, dass er persönlich geneigt gewesen wäre, die betreffenden Tabellen dem Berichterstatter mitzutheilen, dass er aber es nicht thun dürfe angesichts der vom Kriegsminister vom Standpunkt der Interessen der nationalen Vertheidigung erhobenen Einwände. Daraufhin hat die Budgetkommission erachtet, dass der Zwischenfall, soweit er sie angehe, erledigt sei, indem es Herrn Bourrat weiterhin freistehe, vor der Abgeordnetenkammer selbst nochmals darauf zurückzukommen, falls er es für angebracht halte.

Es ist immerhin fraglich, ob mit dem Mantel des Geheimnisses der nationalen Vertheidigung die Sache einfach zugedeckt werden kann. Jedenfalls kommt Herrn Bourrat sein Vorgänger aus der Budgetkommission, der bekannte Abgeordnete Camille Pelletan, mit grobem Geschütz zu Hilfe. Er führt im „Matin" aus, die Verweigerung der Veröffentlichung des Bestandes an rollendem Material aus strategischen Gründen sei doch nur ein ungewöhnlich schlechter Scherz, eine lächerliche Verlegenheitsausrede. Unter dem Vorwande, dem Auslande keine Geheimnisse offenlegen zu dürfen, könnte man das Land über seine wichtigsten Verkehrsinteressen im Dunkeln lassen und Aufklärung auf jedem Gebiet verweigern. Die schlimmsten und für die Sicherheit der Reisenden gefährlichsten Zustände im Eisenbahnwesen könne man verdecken mit dem Ruf: „Stille! Ihr werdet sonst das Ausland über die Schwierigkeiten der Mobilmachung unterrichten." Herr Camille Pelletan behauptet dann, ein ganz anderes Geheimniss stecke hinter der Sache: Wie schon seit langen Jahren, so habe die Regierung auch bei dieser Gelegenheit den grossen Eisenbahngesellschaften eine „verbrecherische Gefälligkeit" erwiesen, tadelnswerth zugleich vom Gesichtspunkt der landwirthschaftlichen, der Handels- und der militärischen Interessen des Landes. Und nun wolle man nicht, dass diese Gefälligkeit aufgedeckt werde. Die Gesellschaften hätten, nach den Verträgen von 1883, vor allem auf ihre Dividende gesehen und deshalb vollständig die unerlässlichen Ankäufe von Material eingestellt. „Ich habe Zahlen auf der Parlamentstribüne vorgebracht: sie sind erschreckend. Und die Regierung selbst hat den Ernst der Lage anerkennen müssen. In Wirklichkeit bildet die wesentliche Aufklärung über dieses famose ‚Geheimniss der Vertheidigung', die Zahl der Lokomotiven und der Wagen jeder Art, in Frankreich wie in allen anderen Ländern der Welt, nur einen Theil der alle Jahre dem Publikum gelieferten Statistik. . . . Um Tausende von Kilometern wurde das Eisenbahnnetz vermehrt. Mit Mühe aber nur entschloss man sich dazu, einige Lokomotiven und einige Wagen mehr zu beschaffen. Die Landwirthschaft und der Handel erneuten ihre Klagen. Umsonst; bei allen Umständen, welche vorübergehend die Transporte vermehren konnten, waren die Steige der Bahnhöfe mit liegen gebliebenen Waaren überhäuft." Heute erkenne man wohl das Uebel an, dass Wagen und Lokomotiven nothwendig seien, aber man vertröste bis nach der Weltausstellung, weil bis dahin alle Fabriken mit Arbeit überhäuft seien und auch die ausländische Industrie nichts habe liefern können.

Herr Camille Pelletan beschuldigt besonders die Kriegsverwaltung als mitschuldig an diesem Zustande, denn gerade sie hätte auf die Eisenbahngesellschaften einen unwiderstehlichen moralischen Zwang üben sollen. Aber der Generalstab habe allezeit den für die Gesellschaften allzu liebenswürdigen Standpunkt eingenommen, dass das vorhandene Material seinen Bedürfnissen genüge. Mit hahnebüchener Grobheit gegen das „polichinelle" Geheimniss der nationalen Vertheidigung führt weiter Pelletan aus, dass zufolge der seitens der Gesellschaften selbst infolge der Angriffe gelieferten Angaben der Bestand an Eisenbahnmaterial, wenigstens an Lokomotiven, nur dann für das Kriegsbedürfniss genügte, wenn die Militärverwaltung in den ersten Wochen die Hand auf die Gesammtheit des Materials legte, so dass, abgesehen von der Armee, Frankreich sich acht oder vierzehn Tage ohne Eisenbahnen sehen würde und nicht der geringste Transport mehr möglich wäre. Sei ein solcher Zustand möglich? Müssten nicht die grossen Städte mit Lebensmitteln versorgt werden? Könne man eine solche Aufhebung des nationalen Lebens auch nur während 48 Stunden zulassen? Noch schlimmer würde die Lage in Algier sein. Pelletan schliesst:

„Man hat eine ausserordentlich schuldbare Nachsicht gegenüber den Eisenbahngesellschaften angewendet, welche gewohnt sind, auf Kosten der Steuerzahler zu leben. Aber das Land muss die Wahrheit wissen. Man muss die begangenen Nachlässigkeiten kundgeben, wäre es auch nur, um ihnen ein Ziel zu setzen. Wenn hier ein Interesse der Vertheidigung vorliegt (und thatsächlich besteht ein sehr grosses), so muss die öffentliche Meinung endlich aufgeklärt werden und die zuständigen Behörden zwingen können, ihre Pflicht zu thun, welche sie seit 16 Jahren vergessen. Und ausser und vor den militärischen Fragen liegt hier noch ein Verkehrsinteresse, ein nationales Interesse ersten Ranges vor. Die Verantwortlichkeit der Minister von heute ist nicht einmal im Spiel. Sie können nichts für die von ihren Vorfahren geschaffene Lage. Sie können nicht daran denken, das Licht zu ersticken."

Wie bei früherer Gelegenheit, so bemerken wir auch dieses Mal, dass wir solche französische Stimmen, die gewiss auch von Voreingenommenheit und Einseitigkeit nicht frei sind, nur als Beitrag zur Beurtheilung der Lage der Dinge wiedergeben. Als solcher verdienen sie aber mindestens auch von unseren deutschen Gegnern und Schmähern der heimischen Verhältnisse und des Staatsbahnsystems gewürdigt zu werden. An das Eisenbahnwesen wird ja in der Presse wie im Parlament, wie es scheint überall, besonders scharfe Kritik gelegt. So mag zum Schlusse erwähnt sein, dass das gleiche Blatt, in welchem die französischen Parlamentsberichterstatter Bourrat und Pelletan sich hören liessen, der „Matin", einen Artikel bringt, welcher sich in scharfem Tone gegen die angeblich in Frankreich sich häufenden Eisenbahnunfälle wendet. Mit der Aufsehen erregenden Ueberschrift „Die Tigerjagd" wird daran erinnert, dass in Indien der feudale Tigerjäger einen armen Hindu mit auf seinen Elephanten zu nehmen pflege, damit dieser im Nothfalle vom Tiger getödtet werde. Nun könne man ja nicht gerade verlangen, dass, da die Zusammenstösse meist immer von hinten kämen, an jeden Zug ein oder zwei Wagen angespannt würden, in welchen ein halbes Dutzend Aufsichtsrathsmitglieder der Eisenbahngesellschaften Platz nehmen müssten. Aber wenigstens solle man an das Ende jedes Zuges ein paar „neutrale" Wagen, leer oder mit Stroh, Gepäck usw. gefüllt, stellen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Verkehrsanlagen im Westen und Osten der preussischen Monarchie.** Gelegentlich der Erörterung des Mittellandkanalprojektes ist wiederholt die Behauptung aufgestellt worden, dass die Staatsregierung in Bezug auf die Herstellung und Unterstützung von Verkehrsanlagen bisher den Westen der Monarchie dem Osten gegenüber in nicht zu rechtfertigender Weise bevorzugt habe. Diese Behauptung prüft die „Berl. Korrespondenz“ auf ihre zahlenmässige Richtigkeit hin. Das Material hierzu liefern die von der Staatsregierung dem Landtage alljährlich vorgelegten Bauberichte. Dabei soll, so wird bemerkt, nicht auf die Frage eingegangen werden, ob eine derartige Bevorzugung nicht etwa im Hinblick auf die ungleichmässige Vertheilung der Bedingungen für die wirthschaftliche Entwickelung zwischen Ost und West an sich begründet wäre. Auch soll der an sich vielleicht richtige Grundsatz, dass die staatlichen Aufwendungen für die Verkehrseinrichtungen bestimmter Gebiete sich bis zu einem gewissen Grade nach den aus dem Verkehr dieser Gegenden fliessenden Einnahmen richten müssen, in dieser Darlegung ausser Betracht bleiben. Vielmehr sollen lediglich diejenigen Beträge genannt werden, welche die Regierung den einzelnen Provinzen in den letzten Jahrzehnten im Interesse der Ausgestaltung der dem Massenverkehr dienenden Strassen zugewandt hat.

Die staatlichen Aufwendungen für Staats-, Privat- und Kleinbahnen auf Grund der verschiedenen Anleihegesetze vom Jahre 1880 an vertheilen sich auf die verschiedenen Provinzen wie folgt:

Ostpreussen mit 2 023 315 Einwohner und 36 990 qkm Flächeninhalt 120 056 277 ℳ,
Westpreussen mit 1 525 291 Einwohner und 25 521 qkm Flächeninhalt 90 043 786 ℳ,
Brandenburg mit 4 646 880 Einwohner und 39 898 qkm Flächeninhalt 56 458 506 ℳ,
Pommern mit 1 598 111 Einwohner und 30 116 qkm Flächeninhalt 55 151 700 ℳ,
Posen mit 1 866 174 Einwohner und 28 966 qkm Flächeninhalt 60 152 000 ℳ,
Schlesien mit 4 490 087 Einwohner und 40 313 qkm Flächeninhalt 75 881 800 ℳ,
Sachsen mit 2 750 987 Einwohner und 25 252 qkm Flächeninhalt 66 448 900 ℳ,
Schleswig-Holstein mit 1 319 966 Einwohner und 19 002 qkm Flächeninhalt 29 588 700 ℳ,
Hannover mit 2 482 377 Einwohner und 38 510 qkm Flächeninhalt 57 233 869 ℳ,
Westfalen mit 2 806 383 Einwohner und 20 209 qkm Flächeninhalt 56 053 931 ℳ,
Hessen-Nassau mit 1 796 423 Einwohner und 15 694 qkm Flächeninhalt 54 127 398 ℳ,
Rheinprovinz mit 5 263 163 Einwohner und 26 994 qkm Flächeninhalt 117 106 116 ℳ.

Die Aufwendungen der Staatskasse für Flüsse, künstliche Wasserstrassen, Seeschifffahrtsverbindungen, Häfen usw. betrugen in den zwei Jahrzehnten von 1878 bis einschliesslich 1897 für:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ostpreussen . . | 47 633 000 ℳ | Sachsen . . . . | 40 336 000 ℳ |
| Westpreussen . . | 72 408 000 „ | Schleswig-Holstein | 66 978 000 „ |
| Brandenburg . . | 71 280 000 „ | Hannover . . . | 103 206 000 „ |
| Pommern . . . | 33 630 000 „ | Westfalen . . . | 26 951 000 „ |
| Posen . . . . . | 26 850 000 „ | Hessen-Nassau . | 25 765 000 „ |
| Schlesien . . . | 43 353 000 „ | die Rheinprovinz | 43 244 000 „ |

Rechnet man die Provinzen Ost- und Westpreussen, Brandenburg, Pommern, Posen und Schlesien dem Osten, die übrigen dem Westen der Monarchie zu — wogegen Einwendungen nicht zu erheben sein werden — so ergibt sich, dass für Schienenwege der Osthälfte des Staates mit 16 149 858 Einwohnern und einem Flächeninhalte von 201 804 qkm seit 1880 die Summe von 457 744 069 ℳ, der Westhälfte hingegen mit 16 419 299 Einwohnern und einem Flächeninhalte von 145 661 qkm nur die Summe von 380 558 914 ℳ aus der Staatskasse zugewandt worden ist, so dass die Aufrechnung mit einer Differenz von 77 185 155 ℳ zu Ungunsten des Westens abschliesst.

Die Aufwendungen für die Wasserstrassen des Ostens haben von 1878 bis 1897 295 154 000 ℳ, für die des Westens 306 480 000 ℳ betragen, wonach sich als Mehrzuwendung an den Westen der Betrag von 11 326 000 ℳ ergibt. Vergleicht man diese Summe mit dem für die Eisenbahnen des Ostens in annähernd dem gleichen Zeitraum verwandten Mehrbetrage, so wird ersichtlich, dass seitens des Staates für die Förderung des Massenverkehres im Osten in den letzten Jahrzehnten erheblich grössere Mittel — und zwar rund 66 000 000 ℳ mehr — ausgegeben worden sind, als für den gleichen Zweck im Westen.

Von der gesammten Verkehrseinnahme des Staates aus den Eisenbahnen im Jahre 1898/99 im Betrage von 1 179 000 000 ℳ entfallen auf denjenigen Theil der Monarchie, welcher etwa dem oben mit Osten bezeichneten entspricht, 405 038 000 oder rund 405 000 000 ℳ, auf den Westen 773 962 000 oder rund 774 000 000 ℳ.

— Am 26. Oktober traten auf Einladung des Reichseisenbahnamtes Vertreter der am Eisenbahnwesen meistbetheiligten Regierungen zu einer **Berathung über die Berechnung der Betriebslängen für Personen- und Schnellzüge** zusammen. Allerseits wurde das Bedürfniss anerkannt, den Gegenstand, der von den einzelnen Verwaltungen bisher verschieden behandelt wurde, auf Grund der Erfahrungen mit den neueren Lokomotiven einheitlich zu regeln. Die Versammlung nahm in Aussicht, zunächst das zur Zeit vorliegende Material für das weitere Vorgehen zu sichten und nöthigenfalls zu ergänzen. Mit der ferneren Bearbeitung soll ein Unterausschuss betraut werden.

— Im „Reichsgesetzblatt“ Nr. 41 wird die **Eisenbahnverkehrsordnung** vom 26. Oktober d. J. veröffentlicht, welche mit dem 1. Januar 1900 an die Stelle der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 tritt. Wir bringen in der heutigen und den folgenden Nummern eine uns von hervorragender Seite zugehende Besprechung, welche die Abweichungen der neuen von der alten Verkehrsordnung zum Gegenstande hat.

— **Die Heilung der beim Unfall auf dem Klosterthorbahnhof in Hamburg verunglückten Rekruten** ist soweit gediehen, dass von den 20 in das Militärlazareth aufgenommenen Verletzten bereits 16 aus der ärztlichen Behandlung entlassen werden konnten. Die Entlassung der übrigen 4 ist binnen kurzer Zeit zu erwarten. Auch das Befinden der im Allgemeinen Krankenhause untergebrachten 11 Verletzten hat sich so günstig gestaltet, dass sie in den nächsten Tagen in das Militärlazareth übergeführt werden können.

— Das bisher für die **Stationsbeamten auf den preussischen Staatsbahnen vorgeschriebene Tagebuch** kommt nach einer neuerlichen Anordnung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten künftig in Wegfall. Zur Eintragung der für das Tagebuch bisher bestimmten Angelegenheiten ist das Dienstübergabebuch zu benutzen. Die Vorschriften für dessen Führung sind in § 5 der Dienstanweisung für die Stationsbeamten enthalten, der künftig folgendermaassen lautet: 1. Auf allen Stationen, auf welchem eine Ablösung im Früh- und Abend- oder Tag- und Nachtdienste stattfindet, ist ein Dienstübergabebuch zu führen, in welches der abtretende Beamte alle noch unerledigt gebliebenen Dienstverrichtungen und die etwaigen Bestimmungen oder Anordnungen einzuschreiben hat, welche von seinem Ablöser auszuführen oder zu beachten sind. Diese Eintragungen müssen demnächst mit dem Erledigungsvermerk versehen werden. Befinden sich mehrere Dienstbezirke für Stationsbeamte auf einem Bahnhofe, so ist in jedem Dienstbezirke ein Dienstübergabebuch zu führen. 2. In das Dienstübergabebuch sind vom Vorsteher auch besondere Vorkommnisse auf der Station und die von Vorgesetzten etwa mündlich ertheilten Anordnungen sowie die Vermerke über deren Erledigung pünktlich einzutragen.

— **Zweigleisiger Ausbau württembergiecher Bahnstrecken.** Die württembergische Staatsbahnverwaltung baut gegenwärtig die Bahnstrecken Waiblingen-Gmünd und Plochingen-Tübingen zweigleisig aus. Das zweite Gleis der Theilstrecke Waiblingen-Schorndorf ist vollendet und vor einigen Tagen dem Betriebe übergeben worden.

— **Aenderung von Amtsbezeichnungen im württembergischen Eisenbahndienste.** Durch königliche Entschliessung ist verfügt worden, dass an Stelle der Amtsbezeichnung „Bahnhofverwalter I. Klasse“ allgemein die Bezeichnung „Bahnhofinspektor“ und an Stelle der Amtsbezeichnung „Bahnhofverwalter II. Klasse“ die Bezeichnung „Bahnhofverwalter“ zu treten hat.

— Am 1. November d. J. wird der 6. Nachtrag zur Kundmachung 4 des **Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes** ausgegeben, welcher eine Uebersicht derjenigen Bestimmungen enthält, die bei Beförderung militärischer Sprengstoff- und Munitionssendungen der Gefahrklasse in Zügen des öffentlichen Verkehres Anwendung finden.

— **Ueber die Verpflichtung der Gemeinden zum Schneeräumen auf Bahnhofzufahrtstrassen** hat der königlich württem-

bergische Verwaltungsgerichtshof eine bemerkenswerthe Entscheidung getroffen. Auf der Gemarkung der zur Gesammtgemeinde Friesenhofen, Oberamt Leutkirch, gehörigen Theilgemeinde Friesenhofen befindet sich der Bahnhof gleichen Namens der Staatsbahnstrecke Leutkirch-Isny und zu diesem führt parallel der Eisenbahnlinie in einer Länge von 300 m eine Zufahrtstrasse, die bei der Eröffnung der Eisenbahn im Jahre 1874 von der württembergischen Eisenbahnverwaltung auf ihrem Grund und Boden angelegt worden ist und von ihr unterhalten wird. Im Jahre 1893 beantragte das Betriebsbauamt Leutkirch bei dem Oberamt daselbst die Gemeinde Friesenhofen zu veranlassen, das Schneeräumen auf dieser Bahnhofzufahrtstrasse bis zum Güterschuppen ebenso zu besorgen wie auf den anderen öffentlichen Strassen des Gemeindebezirkes. Das Oberamt entsprach dem Antrage. Auf die hiergegen von der Gemeinde Friesenhofen erhobene Beschwerde bestätigte die Regierung für den Donaukreis die oberamtliche Anordnung. Das Ministerium des Innern dagegen, an welches sich die Gemeinde nunmehr gewendet hatte, setzte im Juli 1897 die Verfügung der Kreisregierung als rechtlich nicht begründet ausser Wirkung. Als öffentliche Wege im Sinne der hier einschlägigen Bestimmungen seien nicht schon diejenigen Wege anzusehen, welche thatsächlich dem öffentlichen Verkehre dienen oder ihm übergeben sind, sondern nur diejenigen, welche dem öffentlichen Verkehre mit der Wirkung gewidmet seien, dass sie ihm kraft Privatrechts nicht mehr entzogen werden können. Gegen diese Entscheidung wurde von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen die Rechtsbeschwerde bei dem Verwaltungsgerichtshofe eingelegt. Dieser lässt die Würdigung der Frage, ob die Beschwerdeführerin überhaupt die Verletzung eines subjektiven Rechts geltend machen kann, dahingestellt, indem er der materiellen Entscheidung des Ministeriums beitritt, dass die in Anspruch genommene Verbindlichkeit der Gemeinde nicht bestehe.

## Oesterreich-Ungarn.

— Das Eisenbahnministerium hat aus hygienischen Rücksichten bezüglich der **Reinhaltung der Wartesäle und Bahnsteige** folgendes verfügt: 1. Die Fussböden der Wartesäle und überdachten Bahnsteige sind häufig, und zwar dort, wo ein starker Verkehr herrscht, täglich nass aufzuwischen. 2. Von Zeit zu Zeit sind auch die Wände oder Wandverkleidungen, soweit deren Beschaffenheit (Oelanstrich usw.) dies gestattet, bis zur Kopfhöhe abzuwaschen. 3. Bei Neubauten und baulichen Aenderungen ist thunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, dass Fussböden und Wände der Reinigung in obiger Weise ohne Nachtheil unterzogen werden können. 4. In den Wartesälen und, wo es angeht, auf Fluren und Treppen sind Spucknäpfe in ausreichender Zahl und geeigneter Form aufzustellen.

— Ein in Wien erscheinendes Fachblatt brachte jüngst eine Reihe von Mittheilungen über die **österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft**, und zwar sowohl über den angeblichen Stand der Verhandlungen mit der Regierung, wegen der Forderungen, welche die Regierung an ihre Zustimmung zur beabsichtigten Ausgabe einer Investitionsanleihe knüpft, als auch über das voraussichtliche Erträgniss des Jahres 1899. Wie von unterrichteter Seite mitgetheilt wird, entbehren diese Meldungen jeder Begründung.

— **Zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen.** Das Fahren in Raumdistanz auf dem Netze der österreichischen Staatsbahnen hat schon in dem kurzen Zeitraume, in welchem diese Einrichtung in Wirksamkeit ist, ihren Einfluss auf die Erhöhung der Betriebssicherheit erwiesen. Besonders bei der jüngsten Hochwassernoth hat sie sich auf das Beste bewährt. Wiewohl nämlich die durch das Hochwasser überschwemmten Bahnflächen diesmal ausgedehnter waren, als im Jahre 1897, sind, mit Ausnahme des Unfalls zwischen Hüttau und Bischofshofen, keinerlei Unfälle bei den Staatsbahnen vorgekommen. Es ist dies insbesondere darauf zurückzuführen, dass die Zugmeldeposten durch ihre telephonische Verbindung mit der Station in der Lage sind, irgend ein Vorkommniss sofort der Station zu melden und das rechtzeitige Zurückhalten eines Zuges zu ermöglichen. Auch bei mehreren Privatbahnen besteht die Absicht, das Fahren in Raumdistanz auf den Linien mit starkem Verkehre einzuführen.

— **Die zweite Eisenbahnverbindung mit Triest.** Das neue österreichische Ministerium hat in seiner programmatischen Erklärung auf die wirthschaftlichen Fragen hingewiesen, deren Lösung Aufgabe der Regierung und des Parlaments sei und schon wenige Tage später hatte der Vorsitzende im Ministerrathe Gelegenheit, in einer Unterredung mit den Abgeordneten Triests eine der wichtigsten dieser Aufgaben zu berühren, nämlich jene der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest. Erfreulich ist es, dass die parlamentslose Zeit insofern nicht ungenützt verstrichen ist, als die behufs Ergänzung, Vervollständigung und Prüfung des einschlägigen Materials angeordneten Erhebungen und Linienfeststellungen im Wesen beendet sind. Die Ausarbeitung der Projekte ist nunmehr im Zuge und könnte die Entscheidung über das zu wählende Projekt sonach bald getroffen werden, wenn die parlamentarische Erledigung der so wichtigen Angelegenheit sich als möglich erweist.

— **Die Pyhrnbahn.** Seitens der Organe der Staatseisenbahnverwaltung werden Erhebungen bezüglich des Projektes einer Verlängerung der Kremsthalbahn über Windischgarsten, Spittal und den Pyhrnpass gepflogen und Studien über die Führung der Linie angestellt. In dem Staatsvoranschlage für 1900 ist für diese Projektirungsarbeiten bereits ein Betrag von rund 100 000 fl. eingestellt.

— **Schneebergbahn.** Die Konzessionirung der Verbindungslinie Sollenau-Auf der Haide, durch welche eine direkte Verbindung der Aspang- und Schneebergbahn hergestellt werden soll, steht demnächst bevor. Die Kosten dieser Verbindungsstrecke, welche mit 400 000 fl. veranschlagt sind, werden nach Absicht der Verwaltung der Schneebergbahn durch Ausgabe von Obligationen dieser Gesellschaft bedeckt werden. Bekanntlich hat die Schneebergbahn bisher ein Prioritätenkapital von 1 400 000 fl. ausgegeben. Durch Beschluss der letzten ausserordentlichen Generalversammlung ist die weitere Ausgabe von 4 % Prioritäten im Höchstbetrage von 1 000 000 fl. in Aussicht genommen, welcher Beschluss die Genehmigung der Regierung erhalten hat, nachdem die Aspangbahn die für die ordnungsmässige Verzinsung und Tilgung des ursprünglichen Prioritätenkapitals der Schneebergbahn übernommene Garantie auf die neue Anleihe ausgedehnt hat. Der nach Bestreitung der Kosten für den Bau der genannten Verbindungsstrecke verbleibende Rest ist für Aufwendungen sowie für die Deckung der schwebenden Schuld bestimmt.

— Die Interessenten der **Zillerthalbahn** haben sich, wie vor kurzem gemeldet wurde, mit dem Gedanken des Baues der am linken Ufer der Ziller nach Jenbach zu führenden Lokalbahn als Schmalspurbahn befreundet und überdies beschlossen, die Lokalbahn zunächst für den Dampfbetrieb einzurichten (vergl. Nr. 71 d. Ztg.). Was die finanzielle Sicherstellung anbelangt, so sind die Hindernisse, welche ihr bisher entgegenstanden, wohl als behoben anzusehen und ist mit Rücksicht hierauf an die Interessenten bereits die Einladung zum Eintritte in die Konzessionsverhandlungen ergangen. Damit ist das Projekt seiner Verwirklichkung einen erheblichen Schritt nähergerückt.

— **Die Steuer der ungarischen Staatseisenbahnbeamten.** Die Beamten der ungarischen Staatsbahnen zahlten bisher keine Gemeindesteuerzuschläge und Wegesteuern; einzelne Städte versuchten wohl, diese Abgaben auch von Staatsbahnbeamten einzuheben, allein die letzteren machten geltend, man könne ihnen diese Steuern ebenso wenig auferlegen wie den Staatsbeamten. Die Stadt Arad hat trotz dieser Einwendung die erwähnten Steuern auch auf die Bahnbeamten ausgeworfen und der Verwaltungsgerichtshof, an welchen die Besteuerten sich beschwerdeführend wandten, hat nicht blos ausgesprochen, dass die Bahnbeamten verpflichtet sind, Gemeindesteuerzuschläge und Wegesteuern zu zahlen, sondern dass diese Steuern rückwirkend vom Jahre 1895 an eingetrieben werden dürfen. Infolge dieser Entscheidung des Verwaltungsgerichtes verhalten jetzt die Städte die Bahnbeamten, auch die in Rede stehenden Steuern zu zahlen. Die Stadt Szegedin hat auf die für die Zeit vom Jahre 1895 entfallenden Steuerbeträge der Bahnbeamten verzichtet, doch fordert auch sie die Entrichtung dieser Abgaben für die Folge. Einzelne Betriebsleitungen suchten um Hinausschiebung der Eintreibung nach, da sie die Absicht haben, den Handelsminister zu ersuchen, dass er in dieser Angelegenheit eine neue Entscheidung der Plenarversammlung des Verwaltungsgerichts veranlasse.

— **Regulativ über die Beförderung von Baumaterial für Lokalbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen befördert laut Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1880 das Baumaterial usw. für Lokalbahnen gegen Vergütung des Selbstkostenpreises. Der ungarische Handelsminister sah sich nun im Interesse der einheitlichen Durchführung dieser gesetzlichen Verfügung sowie zur Vermeidung von Unzukömmlichkeiten, welche sich im Laufe der Zeit eingeschlichen haben, veranlasst, über die Beförderung von Baumaterial für Lokalbahnen im Wege eines Regulatives genaue Bestimmungen zu treffen.

— **Bevorzugte Beförderung der Maissendungen.** Laut Verständigung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde verfügt, dass in diesem ebenso wie in früheren Jahren, die in Säcken oder in loser Schüttung zur Aufgabe gelangenden Neumaissendungen in gerebeltem Zustande vom 25. Oktober d. J. bis auf Widerruf, jedoch spätestens bis Ende Februar k. J. vor allen anderen Wagenladungsgütern in erster Reihe verladen und abgesendet werden.

— Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde eine Anfrage, betreffend die **Stromgebühren am Eisernen Thor**, eingebracht. Dieselbe führt aus: Zeitungsnachrichten zufolge beabsichtigen die Regierungen von Russland, Frankreich, Bulgarien und Rumänien gegen die von Ungarn selbständig und einseitig, ohne vorherige Einvernahme mit den betheiligten Mächten verfügte Einhebung der Stromgebühren am Eisernen Thor einzuschreiten und dahin zu wirken, dass dem ungarischen Staate die Kosten der Regulirungsarbeiten ersetzt und dass sodann der Donauverkehr freigegeben werden soll. Das Mandat zur Durchführung der Regulirungsarbeiten hat die Gesammtmonarchie und nicht Ungarn allein bekommen. Sie haftet dem Auslande dafür, dass die Ermächtigung zur Einhebung einer provisorischen Taxe behufs Deckung der Regulirungsarbeiten im Rahmen der Bestimmungen des Londoner Vertrages vom 13. März 1871 und des Berliner Vertrages gehandhabt werde. Wenn sich also aus der eingangs erwähnten Vorstellung der fremden Mächte irgend welche Folgen ergeben, ist auch die österreichische Reichshälfte mitverantwortlich für die von Ungarn durch seinen Stromgebührentarif hervorgerufenen Beschwerden. Nicht allein, dass also die österreichische Schifffahrt durch diesen Tarif selbst getroffen wird, habe Oesterreich gegenüber dem Auslande die Verantwortung mitzutragen. Die Fragesteller richten an die Regierung folgende Anfragen: 1. In welcher Weise gedenkt die Regierung ihrer als Mitmandatarin des Art. 7 des Berliner Vertrages obliegenden Verantwortung gegenüber dem Ausland in der Frage der Eisernen Thorgebühren gerecht zu werden? 2. Gedenkt die Regierung insbesondere ihren Einfluss dahin zu verwenden, dass die auch den österreichischen Handel schwer belastenden Stromgebühren unter Ersatz der Regulirungskosten an Ungarn aufgehoben werden?

— **Ungarische Wagen- und Maschinenfabrik in Raab.** Der Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für das abgelaufene Geschäftsjahr 1898/99 enthält die Angabe, dass 2186 Personen- und Güterwagen im Betrage von 3800000 fl. erzeugt wurden und 255 Güterwagen ins Ausland gingen. Die Gesellschaft hat jetzt Bestellungen auf 3079 Personen- und Güterwagen im Werthe von mehr als 6000000 fl.

— **Schifffahrtskanal Wien - Triest.** Das österreichische Handelsministerium hat im Einvernehmen mit den betheiligten Centralstellen die Vorkonzession für einen Wien mit Triest verbindenden Schifffahrtskanal auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Die Baukosten würden sich für das Kilometer annähernd auf 260000 fl., bei einer Länge des Kanals von 425 km auf 110500000 Gulden stellen. Die Breite des Kanals würde an der Sohle 18 m und die Spiegelbreite 30 m betragen, bei 4 m Tiefe. Die Ueberwindung der Höhen erfolgt theils mit Schleusen, theils auf schiefen Ebenen und mit Hebewerken.

## Vereinsausland.

— In **Genua** stellten der „B. B.-Ztg." zufolge am 25. Oktober sämmtliche 800 Kohlenverlader die Arbeit ein infolge **Wagenmangels bei der Mittelmeerbahn.** Die im Hafen liegenden 26 grossen Kohlendampfer konnten daher aus der angegebenen Ursache einstweilen nicht löschen.

— Der **französische Minister der öffentlichen Arbeiten** hat unter dem 21. Oktober d. J. an die Direktionen der Eisenbahngesellschaften ein Rundschreiben gerichtet, in welchem er diese auf die in Deutschland **bei den sogen. D-Zügen bestehende** Einrichtung der **Platzkarten** und die mit ihr verbundenen Vorzüge der Vorausbestellung eines bestimmten Platzes und der Sicherung seines ruhigen Besitzes während der Fahrt aufmerksam macht. Er ersucht die Direktionen zu prüfen und ihm zu berichten, ob die Einführung dieser Platzkarten sich nicht auch bei einigen französischen Schnellzügen, welche aus Wagen mit Seitengang bestehen, empfehlen würde. Man sieht, dass man im Auslande die Vorzüge dieser namentlich anfangs so vielgeschmähten Einrichtung wohl zu schätzen weiss.

— In einem **Rechtsstreite,** der seit sechs Jahren zwischen einer **englischen Gesellschaft** und der Regierung der südamerikanischen Republik **Columbia** wegen Vereitelung einer Eisenbahn in der Provinz Antioquia schwebt, verpflichtete das aus zwei schweizerischen Bundesrichtern und dem Eisenbahndirektor Weissenbach bestehende Schiedsgericht der „Köln. Ztg." zufolge die columbische Regierung zu einer Entschädigung von 1000000 Frcs. an die Gesellschaft (statt verlangter 16000000 Francs).

— Aus Washington wird der Münchener „Allg. Ztg." berichtet, dass die **Nicaraguakanalfrage** in eine neue entscheidende Phase getreten sei. Die der „Maritimen Kanalgesellschaft" verliehene Konzession ist am 9. Oktober abgelaufen und das Cragin-Eyre-Syndikat in alle Rechte der alten Gesellschaft getreten. Es unterliege keinem Zweifel, dass dem Kongress sofort nach seinem Zusammentritt der Antrag zugehen wird, die für den Kanalbau erforderlichen Mittel zu bewilligen, und alles spreche dafür, dass der Antrag von der Mehrheit des Repräsentantenhauses sowie des Senates angenommen werden wird. Ueber etwaige, sich auf den Clayton-Bulver-Vertrag stützende Einwendungen Englands dürfte einfach zur Tagesordnung übergegangen werden.

## Allgemeines.

— **Zwei mit Pressluft betriebene Strassenbahnwagen** sind schon seit 3. August 1896 in Newyork in Betrieb. Die „Nat.-Ztg." theilt über die Einrichtung dieser Wagen und die bisher damit gemachten Erfahrungen näheres mit, wobei die in einem Aufsatz des „Journal of the Franklin-Institute" gemachten Angaben als Unterlage dienten. Die Strecke selbst beträgt für Hin- und Rückfahrt 6,6 km und weist stellenweis eine Steigung bis zu 7,7 % auf. Die beiden Pressluftwagen, die an Stelle zweier elektrischer Wagen eingestellt wurden, hatten jeder täglich 19 Hin- und Rückfahrten zurückzulegen. Die durchschnittlichen Beförderungskosten für die Wagenmeile betrugen nach Verbesserungen des Betriebes nur 0,2018 D. Würde aber der gesammte Strassenbahndienst auf der Probestrecke durch Pressluftwagen besorgt, so würden sich die Beförderungskosten nach sorgfältigen Berechnungen auf den geringen Betrag von 0,0756 D., die gesammten Betriebskosten auf 12 Cts. für die Wagenmeile stellen. Demgegenüber arbeiten z. B. die elektrische Strassenbahn der West Shore Street Railway Company, West Haven, die in Bezug auf Schienenlänge und Wagenzahl die nämlichen Verhältnisse aufweist wie die Probestrecke, mit einem durchschnittlichen Betriebskostenaufwande von 0,2991 D. für die Wagenmeile. Der Betrieb ist folgender:

Die auf der Pressluftstation durch eine Dampfmaschine zusammengepresste und dabei stark erhitzte Luft gelangt zunächst nach einem Kühl- und Trockenapparat und von da in ein System von Stahlflaschen aus Mannesmannröhren, die durch gemeinsame Kopf- oder Verbindungsröhren im Zusammenhange stehen. Absperrventile dienen zum Prüfen und Abgrenzen der einzelnen Behälter. Die Höchstspannung der aufgespeicherten Pressluft beträgt 2500 Pfund auf den Quadratzoll. Von den Luftvorrathskammern führt ein Rohr nach der Ladestelle des Wagenhauses, wo die auf den Schienen herangefahrenen Wagen so lange mit der Leitung verbunden werden, bis der Luftdruck in ihren Behältern 2000 Pfund auf den Quadratzoll beträgt, was höchstens zwei Minuten in Anspruch nimmt. Da die Ausfüllröhre und alle Gelenke selbststopfend eingerichtet sind, so ist noch kein Verlust an Pressluft vorgekommen. Die Behälter eines Wagens fassen 51 Kubikfuss Pressluft; dieser Vorrath reicht für 18 bis 20 englische Meilen glatte Fahrt oder — wegen des durch das oftmalige Anhalten unterwegs erforderlichen grösseren Kraftverbrauches — für 14 bis 17 Meilen (etwa 18 bis 23 km) im Strassenbahndienst aus. Der Bedarf an freier, nicht zusammengepresster Luft beträgt durchschnittlich 414 Kubikfuss für die Wagenmeile. Die Behälter bestehen aus nahtlosen Stahlflaschen, die einen doppelt so grossen Druck auszuhalten imstande sind, als gewöhnlich angewendet wird. Sie haben 9 Zoll Durchmesser, sind von verschiedener Länge und befinden sich unter den Sitzen und dem Fussboden des Wagens. Zwischen den Luftkammern und dem Motor befindet sich ein kleiner Wasserbehälter von 6 Kubikfuss Inhalt, der während des Einfüllens der Pressluft mit dem Dampfkessel in Verbindung gebracht wird, wodurch das Wasser einen Hitzegrad von 300° F. erhält. Eine Umpackung des Wasserbehälters mit schlechten Wärmeleitern sorgt dafür, dass sich das Wasser nicht abkühlen kann. Durch das Erwärmen der Pressluft, die die Eigenschaft besitzt, sich beim Ausströmen bedeutend abzukühlen, werden, wie zahlreiche Versuche bewiesen haben, die Wagen befähigt, noch einmal so weit zu laufen, als wenn kalte Luft zur Anwendung käme. Beim Betriebe wird der Druck der zu dem Motor tretenden Pressluft durch ein Reduktionsventil auf 150 Pfund für den Quadratzoll herabgesetzt. Die Luft geht frei durch das überhitzte Wasser und nimmt dabei etwas Wasser-

dampf auf. Der Mechanismus des Motors besteht aus zwei einfachen Steuerungskolbenmaschinen, deren Cylinder 7 Zoll Durchmesser haben und deren Kolbenhub 14 Zoll beträgt. Ihre Einrichtung ist im wesentlichen dieselbe wie die einer Dampflokomotive, nur dass keine Feuerungsanlage und kein Dampfkessel vorhanden sind. Die Wirkung der Kolbenbewegung wird unmittelbar auf die vier Laufräder übertragen.

Die Wagen laufen vollständig geräuschlos, geruchlos, ohne Dampf und Rauch und besitzen keinerlei gefährliche Einrichtungen. Das Abfahren und Anhalten erfolgt mit bemerkenswerther Sicherheit ohne Ruck und Stoss. Alle diese Eigenschaften machen sie für den Strassenbahndienst in hohem Grade geeignet, zumal auch die mit Pressluft betriebenen Bremsvorrichtungen gestatten, die Räder im Nothfalle durch eine einzige Handbewegung des Wagenführers augenblicklich zum Stillstand zu bringen. Die Wagen haben sich nach dem genannten Bericht im Betriebe in jeder Hinsicht, sowohl in technischer wie in finanzieller, vorzüglich bewährt. Bei jeder Witterung, im heissesten Sommer wie im kältesten Winter, selbst bei den in Newyork zuweilen mit besonderer Heftigkeit auftretenden Schneestürmen, haben sie den Dienst tadellos verrichtet. Bei dem schweren Schneesturm am 16. Dezember 1896 wurden mit den beiden Wagen 20 % mehr Personen befördert, als am Tage vorher, während die Leistung der elektrischen Wagen um 33 % herabging.

— Eine seltene Ladung, wie sie wohl bis jetzt einzig dasteht, verliess am 2. Oktober d. J. die Station Freyburg a. d. Unstrut in einem **Sonderzuge von 25 Wagen** = 50 Achsen, welcher mit **Sekt** von der wohl renommirten Champagnerfabrik von Kloss & Foerster gefüllt, den Weg nach Sachsen, Schlesien und Posen antrat und die die stattliche Zahl von 78500 Flaschen enthielt. Der Sonderzug hat auf seiner Reise nach Leipzig grosses Aufsehen erregt, und auf dem Personenbahnhof in Leipzig stand er von Nachmittags 4 Uhr bis am anderen Morgen zur Schau, wo er von Tausenden von Leuten bewundert wurde.
(„Nordd. Allg. Ztg.“)

— Das unternehmendste Londoner Blatt dürfte gegenwärtig die „Daily Mail“ sein, die täglich einen eigenen „**Kriegszug“ mit Zeitungen** vom Stapel lassen wird, um ihre Leser in der englischen Provinz rechtzeitig mit den neuesten Nachrichten vom Kriegsschauplatz bekannt zu machen. Das Blatt kündigte seinen Entschluss mit folgenden pompösen Worten an: „Die ‚Daily Mail‘ hat den Entschluss gefasst, mit einem ungeheueren Kostenaufwand einen besonderen Eisenbahnzug zu miethen, der keine anderen Publikationen befördern wird, als die, welche die Sanktion der ‚Daily Mail‘ erhalten haben. Der Zug wird als ‚Der Daily Mail Kriegsexpress‘ bekannt sein. Er besteht aus der schnellsten Maschine des Königreiches und aus vier Zeitungswagen. Der berühmteste Lokomotivführer der Welt wird mit der Führung des Zuges betraut werden.“

— **Ein Apparat zur Verhütung von Eisenbahnunfällen.** Die italienischen Zeitungen bringen längere und eingehende Artikel über einen Apparat, welcher, wenn er alles erfüllt, was von ihm gesagt wird, zu den nützlichsten für den Eisenbahndienst zu zählen sein würde. Aber gerade, dass über die Bauart und Einrichtung desselben das grösste Stillschweigen gehalten wird, während über seine Leistungen und Vortheile die längsten Abhandlungen geschrieben werden, lässt einige Zweifel über die Sache gerechtfertigt erscheinen. Der Erfinder des Apparates ist ein gewisser Professor Russo d'Asar, der sich durch die Erfindung eines Apparates für Telegraphie ohne Draht, der auf den Seeschiffen zur Verhütung von Zusammenstössen Anwendung finden soll, einen Namen gemacht haben soll. Es handelt sich um eine Fernsprechvorrichtung, die auf den Zügen angebracht werden soll. Durch diesen Fernsprecher soll jederzeit eine Verbindung mit der Station, die der Zug verlassen und mit derjenigen, gegen welche er fährt, möglich sein; ferner eine Verbindung mit den Zügen, welche sich etwa zwischen den gleichen Stationen auf demselben Gleise befinden. Diese Züge sowie jedes Hinderniss, das sich auf dem durchfahrenen Gleise bilden sollte, sei es eine gebrochene Schiene, eine Erdrutschung, Gerölle, Ueberschwemmung usw. werden sodann durch den Fernsprecher selbstthätig dem Maschinenführer angezeigt, und nicht nur dies, der Apparat zeigt auch die genaue Entfernung an, in welcher das Hinderniss entstanden ist. Das Gleiche thun natürlich auch die in den Stationen aufgestellten Apparate. Weiter soll der Fernsprecher auch noch alle Unfälle dem Maschinenführer anzeigen, welche im Zug selbst vorkommen, und auch die einzelnen Abtheilungen der Personenwagen mit dem Dienstpersonal in Verbindung setzen. Ja, noch mehr; sobald angeordnet wird, dass das Maschinenpersonal in regelmässigen Abschnitten bestimmte Zeichen durch den Fernsprecher den Stationen übermittele, werden diese auch in den Stand gesetzt, von einem plötzlichen Unwohlsein, Bewusstlosigkeit usw. des Maschinenführers oder des Heizers durch das Aufhören der Signale unterrichtet zu werden.

Daraus sieht man, dass, wenn der neuerfundene Apparat auch nur halbwegs das hält, was von ihm versprochen wird, Eisenbahnunfälle beinahe zu einem Ding der Unmöglichkeit gemacht werden. Der Erfinder soll die Sache bereits der italienischen Regierung und den Bahnen vorgelegt haben, und es wird hoffentlich in nicht zu langer Zeit möglich sein, näheres über die Einrichtung des Apparates und dessen wirkliche Leistungsfähigkeit zu erfahren, wenn nicht das ganze auf einen frommen Wunsch, einen solchen Apparat erfinden zu können, hinausläuft.

— **Verwendung von Dreiphasenstrom bei der Erzeugung von Calciumcarbid.** Ein zu San Marcello d'Aosta für die Erzeugung von Calciumcarbid errichtetes Werk wird in der „Electrical World“ einer eingehenden Besprechung unterzogen, die hier im Auszuge wiedergegeben werden möge, obgleich das Werk als Erzeugungsquelle für den Markt noch kaum in Betracht kommt, sondern lediglich Beachtung verdient, weil in demselben bei der Erzeugung des Calciumcarbids statt des sonst dafür allgemeiner angewendeten Gleichstroms Dreiphasenstrom Verwerthung findet und keine Transformatoren benutzt werden. Da San Marcello in der Nähe reicher Alpenwälder liegt, wurde das Werk dicht an sie herangelegt, um den Bedarf an Kohlenstoff mit Vortheil in Gestalt von Holzkohle decken zu können. Die Umwandelung des Holzes in Kohle wird in Muffeln bewerkstelligt und die entweichenden Gase werden zum Brennen des Kalkes oder zum Anheizen der Carbidöfen verwerthet. Kalk und Kohle werden zu Pulver gestampft und unter Beigabe von etwas Wasser und Theer in dem erforderlichen Verhältniss gemischt, durch eine Maschine, die zugleich das Zerschneiden des Teiges in ungleichmässige Brikets besorgt. Letztere enthalten viel Feuchtigkeit und werden deshalb in besonderen Oefen mit Benutzung der aus dem elektrischen Ofen herrührenden Gase getrocknet. Man zieht für das Kalkkohlegemisch die Form von Brikets dem Pulver vor, da dieses durch die Gase leicht weggeführt wird. Auch wird dadurch eine durch die Einwirkung des Staubes verursachte Ungleichmässigkeit der Gestalt des elektrischen Bogens vermieden, welche dessen Regulirung erschweren würde.

Das Werk wird durch die Wasserfälle der Dora Baltea betrieben und verwerthet gegenwärtig 800 PS.; es wird jedoch beabsichtigt, ihm demnächst die dreifache Ausdehnung zu geben. Die Kraft wird durch horizontale Turbinen gewonnen, die mit 200 Umdrehungen in der Minute 400 PS. erzeugen und mittelst Seilübertragung 4 dreiphasige Wechselstromdynamos von 150 Kilowatt in Thätigkeit setzen. Die Seile sind über 4 Seilscheiben von 4,60 m Durchmesser gelegt, die auf den Turbinenwellen festsitzen und mit je 7 Rillen für die Aufnahme der Uebertragungsseile versehen sind. Die Wechselstromdynamos haben bewegliche Armaturen in Gestalt von Trommelankern; das magnetische Feld ist 4 polig, die normale Geschwindigkeit beträgt 480 Umdrehungen in der Minute, die Periodizität 16 und die Leistung 600 Ampère bei 146 Volt Spannung. Die elektrischen Bogenöfen werden theils ununterbrochen, theils aussetzend betrieben und enthalten je drei Elektroden. Normal wird jede Elektrode mit 1200 Ampère unter 145 Volt beschickt. Die jedesmalige Betriebszeit bei den Oefen mit aussetzendem Gange dauert 4—5 Stunden. Bei 4 stündigem Betriebe werden mit 300 PS 163 kg reines Calciumbarbid, oder 3,27 kg für die Pferdestärke und den Tag erzeugt. Der Verbrauch an Kohlenelektroden während dieser Betriebszeit beträgt 4,5—5,4 kg, was einer Ausgabe von etwa 25 ℳ. auf die Tonne Calciumcarbid entspricht. Beim Gebrauch der Oefen mit ununterbrochenem Betrieb stellt sich dieser Ausgabeposten etwas niedriger.

---

## Die Eisenbahnen des Festlandes von Australien.

Es sind gerade 44 Jahre verflossen, seitdem in Australien der erste Eisenbahnzug sich über die kurze Strecke von Sydney nach Parramatta bewegte, diese Linie befand sich unter den 1400 Projekten, die in dem an Eisenbahnplänen so reichen Jahr 1845 dem englischen Publikum geboten wurden. In London bildete sich damals eine Gesellschaft, die Sydney, Parramatta, Richmond and Windsor Railway Company, die eine Bahn von 64 km Länge von Sydney aus zu bauen beabsichtigte. Das Kapital war auf 500000 £ bemessen.

Als dieses Projekt mit noch einigen anderen 1846 Sydney erreichte, wurde dort unter hervorragender Betheiligung angesehener Kolonisten die Sydney tramway and railway company

gegründet, die am 10. Oktober 1849 vom englischen Parlament eine Konzession erlangte und ihre Arbeiten unter grossen Feierlichkeiten am 3. Juli 1850 begann. Leider war die Gesellschaft dem Unternehmen nicht gewachsen, nach wiederholten Stockungen sah die Regierung sich genöthigt einzutreten. Am 26. September 1855 konnte endlich die nur 22 km lange Linie von Sydney nach Parramatta eröffnet werden.

Mit denselben finanziellen Schwierigkeiten, wie jene Gesellschaft, hatte eine zweite zu kämpfen, die Hunter river railway company, die eine Bahn von Newcastle nach Maitland zu bauen unternahm, aber schon nach einem Jahr den Bau gleichfalls der Regierung übergab.

Die Kolonie Neusüdwales umfasste damals den ganzen östlichen Theil des Kontinents, die Kolonien Viktoria und Queensland hatten sich noch nicht von ihm abgelöst. Ganz Australien zählte damals nur 227 144 Einwohner und davon kamen 155 000 auf Neusüdwales. Aber mit den Goldentdeckungen in dieser Kolonie, den gewaltigen Funden in Viktoria, der Erschliessung der reichen Quarzriffe von Queensland und Westaustralien, der grossen Kupfergruben in Südaustralien und der dadurch mächtig angeregten Ausbreitung von Ackerbau und Viehzucht wuchs das Bedürfniss nach engerem Verkehr so stark, dass am 1. Januar 1899 die Länge der Eisenbahnen in den 5 Kolonien des Australkontinents: Neusüdwales, Viktoria, Queensland, Südaustralien (mit dem Nordterritorium) und Westaustralien 19 402 km erreichte.

Die Eisenbahnen Australiens sind mit Ausnahme einiger kürzerer Industriebahnen jetzt fast sämmtlich Staatsbahnen, auch einige Trambahnen sind vom Staate erbaut worden. Auf diese beziehen sich die folgenden Angaben nicht. Da die Kapitalien zum Bau der Eisenbahnen aus den besonders in den ersten Anfängen recht bescheidenen Einnahmen der Kolonien nicht bestritten werden konnten, so musste man sich zu Anleihen entschliessen. Sie fanden eine bereitwillige Aufnahme auf dem Londoner Geldmarkte, der wohl erkannte, dass mit dem Eindringen der Schienenwege in das Land, das die Sicherheit für die vorgeschossenen Kapitalien gewähren sollte, dieses erst seinen Werth erhielt, der sich überdies in stetem Fortschreiten erhöhen musste. Wie in Amerika ist man in Australien der Ansiedelung nicht nur bereitwillig gefolgt, man ist ihr vielmehr vielfach vorausgeeilt, um den Weg zu bahnen. Und man ist auch nie ängstlich darauf bedacht gewesen, dass die Linien eine gute Rente abwerfen, da man an einem Ausgleich durch das Wachsen des Wohlstandes der sich mehrenden Bevölkerung infolge der Eisenbahnbauten nicht zweifelte. Darin hat man sich auch nicht verrechnet.

Die Kapitalverzinsung betrug 1897/98 bei den Bahnen von Neusüdwales 3,75 %, bei denen von Viktoria 2,49 %, von Queensland 2,93 %, von Südaustralien 2,98 % und von Westaustralien 4,62 %. Die letztgenannte Kolonie macht demnach mit ihren Eisenbahnen ein recht gutes Geschäft, da sie das zum Bau und zur Ausrüstung der Bahnen nöthige Geld seit 1886 zu 3 % auf dem englischen Geldmarkt aufnehmen konnte. In den beiden vorhergegangenen Jahren verzinste sich das Baukapital sogar mit 9,04 und 11,48 %, das Sinken des Zinsfusses ist darauf zurückzuführen, dass die Tarife auf den Linien nach den Goldfeldern sehr bedeutend ermässigt wurden. In Westaustralien sind die Anlagekosten auch die niedrigsten von allen australischen Bahnen, was sich aus dem günstigen Baugelände erklärt; am höchsten sind sie in Viktoria und Neusüdwales, wo bedeutende Steigungen zu überwinden waren.

Die Kosten für die Anlage einer Betriebsmeile (1,6 km) Eisenbahn betrugen bei den staatlichen Bahnen in Westaustralien 5 088, in Queensland 6 851, in Südaustralien 7 405, in Viktoria 12 404 und in Neusüdwales 14 015 £. Im ganzen waren bis Anfang 1899 in diesen 5 Kolonien vom Staat für Eisenbahnbauten, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen usw. 113 892 347 £ verausgabt worden. Diese Bahnen verfügten am 1. Januar 1899 über 1 845 Lokomotiven, 3 116 Personen- und 36 335 Güterwagen. Befördert wurden im Jahre 1897—1898 nicht weniger als 101 447 866 Personen und 10 759 695 t Güter. Unter den letzteren befanden sich ohne die Kolonie Viktoria, die keine diesbezüglichen Angaben veröffentlicht hat, 18 955 Pferde, 408 246 Rinder (einschliessl. Kälber), 5 224 378 Schafe und 141 631 Schweine. Die Beförderung der Rinder und Schafe geschah nicht nur, um sie den Schlachtbänken zuzuführen, vielmehr grösstentheils zum Wechseln der erschöpften Weideplätze infolge des ausgebliebenen Regens. Die Frachtpreise hatte man zur Unterstützung der leidenden Heerdenbesitzer so niedrig gestellt, dass die Betriebskosten gar nicht gedeckt wurden. Wie sich in den folgenden Ausführungen zeigen wird, ist das überhaupt bei einer ganzen Reihe der Regierungsbahnen der Fall. Nur von diesen ist im vorstehenden die Rede gewesen, von den Privatbahnen soll bei den einzelnen Kolonien, zu denen wir uns jetzt wenden, gesprochen werden.

In Neusüdwales bestehen neben den Regierungsbahnen auch eine Anzahl Privatbahnen. Von den letzteren sind neben den Bahnen der Kohlengruben in den Distrikten von Newcastle und Illawarra zu nennen eine 72 km lange Linie von Deniliquin im Riverinadistrikt nach Moama am Murray, das die Grenze gegen Viktoria bildet, gegenüber von Echuca, das durch Bahn mit Melbourne verbunden ist, sowie eine 56 km lange Bahn zur Verbindung der Silbergruben von Broken Hill mit dem südaustralischen Eisenbahnnetz. Den Regierungsbahnen wurden im Laufe des Jahres 1897/98 zwei Bahnen leichter Bauart in einer Länge von 83,2 km hinzugefügt, so dass am 30. Juni 1897 die gesammte Länge derselben 4 330 km betrug. Im Bau begriffen sind zur Zeit drei Linien mit einer Länge von 121,8 km. Alle Bahnen haben eine Spurweite von 4 Fuss 8 Zoll englisch. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 24—30 km in der Stunde. Ausgerüstet sind die Bahnen mit 494 Lokomotiven, 1 050 Personenwagen und 10 470 Güterwagen. Diese Regierungsbahnen werden in drei „Systeme" getheilt: ein südliches, ein westliches und ein nördliches, die alle drei miteinander verbunden sind und Sydney zum Ausgangspunkt haben. Das südliche System umfasst die 618 km lange Linie von Sydney nach Albury am Murray, wo der Anschluss an eine viktorianische Linie erfolgt, mit einer Anzahl Zweiglinien.

Das westliche System beginnt bei Granville, einer Stadt 21 km westlich von Sydney, und endigt bei Bourke am Darling. Die Bahn hat eine Länge von 783 km. Die Blauen Berge ersteigt sie und verlässt sie wieder in einer vielbewunderten „Zickzackbahn", welche bei Clarence Siding, 131 km von Sydney, mit 1 219 m ihre grösste Höhe erreicht. Von ihr zweigen sich vier Linien ab.

Das nördliche System zweigt sich von dem südlichen, 12 km von Sydney bei Strathfield ab und folgt dann als North Coast Line der Küste nordwärts bis Hamilton (3,2 km nordwestlich von Newcastle), nachdem die Bahn den Hawkesburyfluss auf einer Brücke überschritten hat, deren Pfeiler mit 54 m tiefer gegründet sind als die irgend einer anderen Brücke der Welt. Sie steigt dann allmählich, bis sie beim Ben Lomond 1 490 m Höhe erreicht, und endet 786 km von Sydney bei Jennings, wo sich die nach Brisbane führende queensländer Linie anschliesst. Von dieser Hauptlinie zweigen sich eine Reihe kürzerer Seitenbahnen und bei Werris Creek, 246 km von Sydney, eine den Namoifluss in nordwestlicher Richtung bis Morea begleitende, 254 km lange Linie ab. Getrennt von diesen Netzen ist die 102 km lange Bahn Lismore-Tweed im nordöstlichsten Theil der Kolonie.

Was die Betriebsergebnisse anlangt, so wurden 1898 befördert im Fernverkehr 23 233 206, im Vorortverkehr 20 659 044 Personen und 4 630 564 t Güter, darunter 609 910 Ballen Wolle, 18 955 Pferde, 191 858 Rinder, 3 537 368 Schafe und 80 834 Schweine. Das bis 30. Juni 1898 verwendete Baukapital betrug 37 719 402 £, die Einnahme des Jahres 3 026 748 £, die Ausgabe 1 614 605 £, der Ueberschuss somit 1 412 143 £, was einer Verzinsung von 3,75 % gleichkommt. Bei 18 Betriebsstrecken in einer Gesammtlänge von 2 011 km reichten aber die Einnahmen nach Abzug der Betriebskosten nicht zur Zinszahlung aus.

Die Regierung besitzt auch eine Anzahl von Trambahnen in Sydney und dessen Vororten sowie in Newcastle in einer Gesammtlänge von 105 km, die meist mit Lokomotiven, aber auch durch Elektrizität und durch Kabel betrieben werden.

Die Eisenbahnen in Viktoria strahlen, wie die in Neusüdwales, fast ausschliesslich von der Hauptstadt — Melbourne — nach allen Richtungen aus. Sie gehören jetzt ohne Ausnahme dem Staat. Der östliche, stark gebirgige und der nordwestlichste wasserlose Theil entbehrt noch dieses Verkehrsmittels. Die Länge sämmtlicher Schienenwege betrug am 30. Juni 1898 5 009 km, was einen kleinen Rückgang bedeutet, da am 31. Dezember 1879 die Länge auf 5 035 km angegeben wurde. Dieser Rückgang erklärt sich aus dem Abbruch der 26 km langen Linie Dunkelt-Penshurst, auf welcher der Betrieb schon seit mehreren Jahren eingestellt worden war. Eine Schmalspurbahn von 2 Fuss Spurweite von 49 km Länge befindet sich im Bau. Ausserdem wurden während des Jahres 1898 Vermessungen von 242 km endgültig beschlossener und von 123 km bedingungsweise zu bauender Bahnen gemacht.

Die Bahnen Viktorias sind, wie die von Neusüdwales, in Systeme eingetheilt und zwar in das Northern und das North Eastern System, das Eastern and South Eastern und das North Western and South Western System. Dazu kommen noch die North and South Suburban Lines, die Melbourne mit seinen zahlreichen, zum Theil ziemlich entfernten Vororten verbinden.

Das Northern System, das eine Länge von 1 451 km hat, begreift die 249,6 km Hauptlinie Melbourne-Bendigo-Echuca (bis Bendigo doppelgleisig), die sich in Neusüdwales bis Deniliquin am Edwardfluss fortsetzt, und eine Anzahl von Zweiglinien. Diese Linien haben an erster Stelle den Verkehr mit den Goldfeldern, dann mit dem heerdenreichen Riverinadistrikt von Neusüdwales hergestellt.

Das North Eastern System hat eine Bahnlänge von 940,8 Kilometern und begreift zunächst die North-Eastern Linie von Melbourne nach Wodonga am Murray, gegenüber am Albury, 299 km lang. Es ist diese Strecke ein Theil der grossen interkolonialen Bahn, die Adelaide in Südaustralien mit Melbourne,

Sydney und Brisbane verbindet. Die Aufzählung der einzelnen von dieser Stammbahn ausgehenden Zweiglinien würde zu weit führen.

Das Eastern and South Eastern System theilt sich bei einer Gesammtlänge von 819 km in die Linien: Melbourne-Bairnsdale am Lake King, eine fast gerade östlich laufende Bahn, Melbourne-Healesville, Morwell-North Mirboo, Taralgon-Stratford mit der Zweigbahn Maffra-Briagolong. Maffra ist die grosse Centralstelle für den Viehhandel von Gippsland, jährlich werden hier 100 000 Rinder angetrieben, auch ist hier kürzlich eine grosse Rübenzuckerfabrik, die erste in Australien, ins Leben getreten. Weitere Zweigbahnen übergehen wir.

Das North Western and South Western System hat mit 1 739 km die grösste Bahnlänge der vier Systeme. Die bedeutendsten Bahnen sind die Linie Melbourne-Ballarat, 118 km, und als Fortsetzung derselben die 440 km lange von Ballarat nach Serviceton an der Grenze gegen Südaustralien, wo die Linie nach Adelaide sich anschliesst, dann Melbourne-Geelong, die sich nach dem Hafen Warnambool und von dort nach Port Fairy fortsetzt und Abzweigungen von Camperdown nach Timboon, von Birregurra nach Forrest und andere hat. Von Geelong gehen ferner aus die Linien Geelong-Ballarat, Geelong-Queenscliff an der Einfahrt zum Port Phillip. Bei Ararat zweigt sich eine 192,8 km lange Bahn nach Portland an der gleichnamigen Bai ab, die wiederum kleine Zweiglinien entsendet. Von Ballarat gehen drei Linien aus, welche theils einige Goldstädte mit Melbourne verbinden, theils der nach Nordwesten und Westen stetig vorrückenden Ansiedelung von Ackerbauern dienen.

Trambahnen in einer Gesammtlänge von 157 km laufen nach 12 verschiedenen Richtungen durch Melbourne und von da aus zu den Vororten und Nachbarstädten bis zu einer Entfernung von über 20 km.

Für sämmtliche Eisenbahnen des Staates (ohne die Trambahnen) wurden bis 30. Juni 1898 verausgabt 38 602 304 £. Das Baukapital verzinste sich aber nur mit 2,49 %, da 56 Zweigbahnen mit einer Länge von 2 327,6 km mit Verlust arbeiteten und weder Betriebskosten noch Zinsen decken konnten. Um die Betriebskosten herabzusetzen, wurde der Verkehr der Züge auf einigen Linien eingeschränkt, auf drei Linien von 51 km Länge der Betrieb überhaupt eingestellt. An Betriebsmitteln verfügten die Bahnen über 517 Lokomotiven, 1 061 Personenwagen, 303 Gepäckwagen, 8 677 Güterwagen und 191 sonstigen Wagen. Beschäftigt waren bei den Bahnen 10 460 Mann (8 830 dauernd). Befördert wurden 43 090 749 Personen und (mit Einschluss von 181 768 t Vieh) 2 408 665 t Güter.

Auch die Eisenbahnen der benachbarten Kolonie Südaustralien strahlen von einem Punkte, Adelaide, aus und sind, wie in Viktoria, sämmtlich Eigenthum des Staates. Die erste hier eröffnete Bahn war eine 9,8 km lange Pferdebahn, zwischen Goolwa am Murray und Port Elliot an der Encounterbai. Das geschah 1854; zwei Jahre später wurde die 11,7 km lange, mit Dampf betriebene Strecke von Port Adelaide nach der Hauptstadt Adelaide dem Verkehre übergeben. Am 30. Juni 1898 hatte das Staatsbahnnetz eine Länge von 2 774 km, von denen 796 km die Breitspur von 5 Fuss 3 Zoll (1,6 m) und 1 978 km die Schmalspur von 3 Fuss 6 Zoll (1,067 m) hatten. Doppelgleisig waren 16,4 km, mit Pferden wurden 26 km betrieben.

Die Baukosten dieser Bahnen betrugen bis 30. Juni 1898 12 764 106 £, die Verzinsung 2,98 %. Die Betriebsmittel bestanden in 332 Lokomotiven, 365 Personenwagen und 6 332 Güterwagen. Befördert wurden 6 050 189 Personen und 1 189 095 t frachtzahlende Güter, worunter 59 915 Rinder und Pferde und 572 538 Schafe.

Eine 232,8 km lange Strecke befindet sich ausserdem in dem zu Südaustralien gehörigen Nordterritorium, sie führt von der an der Nordküste gelegenen Hafenstadt Palmerston südwärts nach Pine Creek. Diese schmalspurige Bahn wurde vor Jahren wegen der dort aufgefundenen Goldfelder erbaut. Sie hat 1 155 152 £ gekostet und arbeitet mit 6 Lokomotiven, 7 Personenwagen und 134 Güterwagen. Bei der nur wenige Tausende zählenden Bevölkerung ist der Verkehr nur gering. In dem Jahre 1897/98 wurden befördert 3 126 Personen und 2 678 t Güter und Vieh. Von den 88 Beamten sind 33 Chinesen und indische Kulis und 53 Europäer.

Das Eisenbahnnetz Queenslands unterscheidet sich von den bisher besprochenen wesentlich dadurch, dass es seinen Ausgang nicht von einem Punkte nimmt, dass es vielmehr in 13 verschiedene Systeme zerfällt, die in zwei grosse Abtheilungen zusammengefasst sind: die Southern and Central Division und die Northern and Carpentaria Division, zusammen am 30. Juni 1898 4 241 km, nachdem seit 1. Juli 1897 nicht weniger als 11 neue Strecken von 288,8 km Länge eröffnet worden waren. Im Bau befanden sich weitere 212,8 km. Sämmtliche Bahnen sind Staatsbahnen und haben eine gleichmässige Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll (1,06 m).

Die Southern and Central Division ist die bei weitem grössere der beiden Abtheilungen. Sie umfasst die Southern and Western, die Wide Bay- und die Centrallinien.

Zu der Northern and Carpentaria Division gehören die Mackay-, Bowen-, Northern-, Cairns-, Cooktown- und Normanton-Croydon Bahnen.

Das für Eisenbahnbauten bewilligte Kapital beträgt 20 398 632 £, wovon am 30. Juni 1898 verwendet waren 18 604 122 £, die eine Verzinsung von 2,93 % ergaben. Die Betriebsmittel bestanden in 310 Lokomotiven, 344 Personenwagen, 4 754 Güterwagen und 96 Bremswagen. Befördert wurden 2 782 516 Personen und 1 323 782 t Güter, darunter 476 512 t Kohle, 141 754 Rinder, 835 521 Schafe und 77 007 Schweine.

Die Eisenbahnen sind sämmtlich von der Regierung erbaut worden, die erste von Ipswich nach Toowcomba 1864–1875. Versuche, solche nach dem amerikanischen System von Landbewilligungen anzulegen, haben stets den entschiedensten Widerstand des Parlamentes gefunden.

Die Strassenbahnen in der Hauptstadt Brisbane haben eine Länge von 13,2 km. Sie werden theils mit Pferden (361), theils (seit den letzten Jahren und in zunehmendem Maasse) mit elektrischer Kraft betrieben.

Die erste Eisenbahn in Westaustralien wurde 1873 bis 1879 erbaut. Es war dies die 54 km lange Linie von dem Hafen Geraldton nach dem nördlicher gelegenen Northampton, wo ergiebige Kupfer- und Bleigruben aufgefunden worden waren. Eine schnellere Bewegung im Eisenbahnbau trat aber erst ein, nachdem die grossen Goldentdeckungen östlich und nordöstlich von der Hauptstadt der Regierung die erforderlichen Mittel in die Hände gegeben hatten. Am 30. Juni 1898 betrug die Länge der im Betriebe befindlichen Staatsbahnen 1 596 km ohne die 13,6 km lange Pferdebahn von Roeburne nach Cossack an der Nordwestküste der Kolonie. Von den fertiggestellten Linien sind 46,4 km zweigleisig angelegt. Die Spurweite beträgt 3 Fuss 6 Zoll, nur die Pferdebahn von Roeburne nach Cossack hat 2 Fuss Spur.

Die Zahl und Länge der Privatbahnen, die meistens nach dem Landkonzessionsprinzip angelegt sind, war früher eine sehr beträchtliche. Nachdem aber die 388 km lange grosse südliche Linie von Beverley nach Albany am 1. Januar 1897 von der Regierung für 1 100 000 £ übernommen worden ist, bestehen nur noch 626 km Privatbahnen. Die bedeutendste von diesen ist die 443 km lange Midlandbahn von der Midland Junction, 16 km von Perth, nach Walkaway, die auf Grund einer Landkonzession von 4 800 ha für jede Meile (1,6 km) Bahn erbaut wurde. Die anderen kürzeren Linien dienen alle der Holzindustrie in der Südwestecke der Kolonie.

Sämmtliche Eisenbahnen gehören zu vier Gruppen: 1. Ostbahn (Fremantle-Kalgourlie) mit den Linien Perth-Rennplatz, Guildford-Beverley, Northern-Southern Cross-Boorabbin-Kalgourlie u. a., 2. Südwestbahn mit den Zweigbahnen Caming-Rennplatz, nach Donnybrook und Busselton, 3. Grosse Südbahn von Beverley nach Albany, 4. Nordbahn Geraldton-Nordhampton mit den Abzweigungen nach Walkaway und Mullewa. Zu diesen im ganzen 1 552 km messenden Bahnlinien kamen 1898 noch neun Bahnen in einer Gesammtlänge von 611 km. Abgesehen von der grossen Südbahn und einigen anderen Strecken sind die westaustralischen Bahnen erst nach der Auffindung der grossen Goldfelder entstanden.

Ehe man abbauwürdige Kohlen in der Kolonie entdeckte, war der Bau einer Eisenbahn von Coolgardie nach dem nächsten Punkte der Südküste geplant, wo man Kohlen landen wollte. Seitdem hat man den Plan wieder aufgenommen, von Coolgardie aus eine Bahn nach Eucla an der Grenze gegen Südaustralien durch eine Gesellschaft bauen zu lassen, der der Strecke entlang bedeutende Landkonzessionen gemacht werden sollen. Da die ganze Gegend aber wasserlos ist, müsste erst durch Bohrversuche für Beschaffung von Wasser gesorgt werden. Für Weidezwecke würde das Land geeignet sein.

Die Anlagekosten sämmtlicher Regierungsbahnen Westaustraliens erreichten bis 30. Juni 1898 die Höhe von 5 047 261 £, die sich mit 4,62 (früher 9,04 und 11,48) % verzinsten. Die Betriebsmittel bestanden in 186 Lokomotiven, 289 Personenwagen und 4 478 Güterwagen. Es wurden 1897/98 befördert 5 669 444 Personen und 1 203 911 t Güter darunter 20 719 Rinder, 278 951 Schafe und 13 790 Schweine. Auf den Bahnen Westaustraliens stiegen sowohl der Güterverkehr als der Personenverkehr, letzterer um mehr als 50 %, woran vorwiegend der Vorortverkehr der Hafenorte betheiligt war.

## Rechtsprechung.

— Ueber die vielumstrittene Frage, **ob der Weg zur Arbeitsstätte zur Betriebsthätigkeit im Sinne der Unfallversicherung gehört,** liegt folgende Entscheidung des Schiedsgerichts für die Strassenbahnberufsgenossenschaft vor: Arbeiter W. hat am 25. Mai 1898 im Betriebe der Hannoverschen Strassenbahn, als er im Begriffe war, auf den Vorderperron eines Wagens zu springen, infolge eines Fehltrittes eine Quetschung des linken Fusses erlitten. Sein erhobener Rentenanspruch wurde von der Strassenbahnberufsgenossenschaft abgewiesen, weil Kläger den Weg, auf dem er verunglückte, im eigenwirthschaftlichen Interesse nach Beendigung der Betriebsarbeit zurückgelegt, mithin keinen Unfall „beim" Betriebe erlitten habe. Das Schiedsgericht verurtheilte die Beklagte zur Rentenzahlung aus folgenden Gründen: Es ist der Beklagten darin beizustimmen, dass an sich bei Wegen des Arbeiters von der Betriebsstätte nach der ausserhalb derselben befindlichen Wohnung — und um einen solchen handelt es sich hier — die eigenwirthschaftliche Thätigkeit des Arbeiters im Gegensatze zur Betriebsthätigkeit in den Vordergrund gestellt werden muss. Um dem Betriebe zugerechnet zu werden, muss der Umstand hinzutreten, dass der Gang bezw. Weg nach seiner zweifellosen und unmittelbaren Zweckbestimmung noch im Banne des versicherungspflichtigen Betriebes erfolgt, und zu solchen Wegen sind insbesondere auch diejenigen zu rechnen, die ein Arbeiter im Auftrage seines Arbeitgebers und im Interesse des Betriebes unternimmt. Nun hat die Beweisaufnahme ergeben, dass dem Kläger zwar der Lohn bis 7 Uhr Abends vergütet wurde, derselbe aber schon um 6 Uhr Abends mit der Arbeit aufhörte, um mit dem Strassenbahnwagen auf Kosten der Gesellschaft nach Lehnde zurückbefördert zu werden. Letzteres geschah aber nicht etwa im eigenwirthschaftlichen Interesse des Klägers, vielmehr auf Anordnung der Betriebsunternehmerin im Interesse des Arbeitsbetriebes, um den Arbeiter für die um 11 Uhr Nachts beginnende Nachtschicht frischer und arbeitsfähiger zu erhalten. Weil die Zweckbestimmung des Weges, auf dem der Unfall sich ereignete, auf den Betrieb gerichtet war, hat das Schiedsgericht keine Bedenken getragen, das Vorliegen eines Betriebsunfalles anzunehmen.

---

## Bücherschau.

— **Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahnrecht.** Herausgegeben von **Dr. G. Eger,** Regierungsrath. Breslau, 1899. Verlag von J. U. Kern. XVI. Band, 1. Heft.

Der neue Jahrgang beginnt mit einer besonders umfangreichen Heranziehung der österreichisch-ungarischen Entscheidungen (35 von insgesammt 75), bei dem engen Anschlusse der beiderseitigen einschlägigen Rechtsvorschriften ein erklärliches und berechtigtes Vorgehen. Neben der gerichtlichen ist auch der Verwaltungsrechtsprechung ein weiter Raum zugewiesen, so dass das gesammte, die Eisenbahnen berührende Recht vertreten ist. Aus dem Inhalte dieser Entscheidungen seien einige wenige Rechtssätze von allgemeinerem Interesse hier angeführt:

1. Wenn ein Stationsvorsteher im Drange der Dienstgeschäfte einem Hoteldiener gegenüber in einer dienstlichen Vorhaltung einen Ausdruck gebraucht, der nicht am Platze ist, so liegt darin nicht schon ohne weiteres eine Verletzung des § 69 der Betriebsordnung, welcher den Beamten dem Publikum gegenüber ein besonnenes, anständiges und rücksichtsvolles Benehmen vorschreibt.

Entsch. d. preuss. Oberverw. - Ger. v. 11. Nov. 1898 (S. 32).

2. Für die Entscheidung der Frage, ob ein Weg als öffentlicher anzusehen sei, ist das Civilgericht zuständig. Eine dem öffentlichen Verkehr übergebene, nicht lediglich als Bahnzugang dienende Unterführung ist als öffentliche Strasse anzusehen.

Entsch. d. Reichsger. v. 30. Nov. 1898 (S. 34).

3. Das preussische Fluchtliniengesetz vom 2. Juli 1875 hat nur die Entschädigung für Entziehung oder Beschränkung der Baufreiheit im Auge und schliesst Entschädigungsansprüche auf Grund des allgemeinen bürgerlichen Rechts, z. B. bei Tieferlegung einer Strasse wegen Verletzung des Nachbarrechts, nicht aus.

Entsch. d. Reichsger. v. 7. Dez. 1898 (S. 36).

4. Ein eigenes Verschulden eines guten Reiters, der bis dahin stets sein Pferd in der Gewalt behielt, kann nicht darin gesehen werden, dass derselbe bei Annäherung eines Zuges nicht abstieg, trotzdem er das regelmässige Scheuen des Pferdes vor der Bahn kannte.

Entsch. d. Reichsger. v 27. Febr. 1899 (S. 51).

5. Getreide in loser Schüttung gehört zu den Gütern, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, Minderung durch Verstreuung zu erleiden. Die Beschränkung der Haftpflicht der Bahn tritt jedoch hier nicht ein, wenn der Berechtigte nachweist, dass der Verlust nach den Umständen des Falles insbesondere mit Rücksicht auf die Eigenart des beförderten Getreides überhaupt nicht oder nicht in der Höhe des Normalsatzes infolge natürlicher Beschaffenheit des Gutes eintreten konnte.

Entsch. d. Bezirksger. f. Handelssachen in Wien v. 29. März und 13. April 1899 (S. 61 f.).

Die zweite Abtheilung des Heftes bringt den Schluss der Darstellung der Neuorganisation, welcher die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung unterzogen ist. Finanzassessor Dr. Bach erläutert in diesem Theile die einzelnen Dienststellen und ihre Machtbefugnisse. Die Neuordnung verdient insofern besondere Beachtung, als sie im Grundsatze die Rückkehr zu der in Preussen erst vor wenigen Jahren verlassenen, im Reichslande z. Zt. noch bestehenden Eintheilung enthält. Zwar bilden die Inspektionen (Bau-, Maschinen-, Werkstätten- und Telegrapheninspektionen) wie in Preussen die untere Instanz, sie unterstehen aber nicht, wie in letzterem Staate unmittelbar den Eisenbahndirektionen, sondern wie in Elsass-Lothringen den Eisenbahnbetriebsdirektionen. Letzteren gegenüber liegt wohl der wesentlichste Unterschied darin, dass die sächsischen Betriebsdirektionen auch das ganze Gebiet der Verkehrsinspektionen in sich schliessen. Die Verwaltung des grösseren Theiles der Neben- und sämmtlicher Schmalspurbahnen ist so geordnet, dass bei ihnen der Bahnunterhaltungs-, Bahnaufsichts-, Betriebs- und Verkehrsdienst in den Händen von Bahnverwaltern vereinigt ist, welche den Betriebsdirektionen unmittelbar unterstehen; der Stationsdienst ist hier nach Möglichkeit „Güteragenten" übertragen, Privatpersonen, die lediglich in einem Vertragsverhältniss mit der Bahn stehen.

Eine ausführliche Abhandlung des Rechtsanwalts Dr. Fuld in Mainz befasst sich mit der Befreiung von der Sicherstellung für die Prozesskosten im internationalen Verkehr. Die durch Art. 56 Abs. 2 des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr für Klagen auf Grund des internationalen Frachtvertrags eingeführte Befreiung von der Sicherheitsleistung ist durch das Haager Uebereinkommen von diesem Jahre, betreffend einige Fragen der internationalen Rechtsverfolgung, nach Ansicht Fuld's lediglich ergänzt.

Das Urtheil des Reichsgerichts vom 20. Dezember 1897, welches die Rechtsauffassung bestätigt, dass das Benutzungsrecht einer Strassenbahn von dem Fahrscheine untrennbar ist und die Aufbewahrungspflicht nicht lediglich Beweisvorschrift, sondern Vertragsbedingung ist, hat im praktischen Leben vielfache Missbilligung gefunden. Die Gesetzmässigkeit der Entscheidung hat Amtsrichter Dr. Gorden in Hamburg in der dritten Abhandlung des vorliegenden Heftes eingehend geprüft und überzeugend nachgewiesen.

Die Litteraturübersicht umfasst die Seiten 89—94, die Gesetzgebungssammlung die einschlägigen neuen Bestimmungen aller europäischen Staaten.

Als Anlageheft ist der Zeitschrift eine Abhandlung beigegeben:

Dr. M. Reindl, Sekretär bei der Generaldirektion der bayer. Staatsbahnen, Das Internationale Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nach der neuesten Fassung. 71 S. Breslau 1899. J. U. Kern's Verlag. (1,60 *M.*)

In der Pariser Revisionskonferenz vom 18. März bis 2. April 1898 sind eine Reihe von Abänderungen des Uebereinkommens beschlossen, welche in dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 zusammengefasst wurden und in der Reichstagssitzung vom 23. Januar l. J. unverändert angenommen sind. Verfasser erläutert die Neuerungen in der Reihenfolge der Artikel in geschäftlicher und kritischer Weise unter Heranziehung der bisherigen Litteratur zum Internationalen Uebereinkommen. Sodann ist der neue Wortlaut desselben abgedruckt und es sind die mit gleicher Rechtswirksamkeit ausgestatteten Ausführungsbestimmungen am Schlusse der bezüglichen Artikel eingerückt. Eine Anlage enthält die Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. Coermann.

— **Die Entwickelung der deutschen Binnenschiffahrt** bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, Nr. XLIV der Verbandsschriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt. Von Geheimen Regierungsrath a. D. Schwabe. Berlin 1899. Verlag von Siemenroth & Troschel.

Die interessante und mit Rücksicht auf die schwebenden Kanalfragen jetzt besonders werthvolle Schrift ist in dem Aufsatz mit gleicher Ueberschrift in Nr. 76 d. Ztg. bereits eingehend gewürdigt; ihr wesentlicher Inhalt, soweit er zur Begründung der Forderung „Eisenbahnen und Kanäle" dient, ist dort wiedergegeben. Wir verweisen auch an dieser Stelle gern nochmals auf die Schwabe'schen Ausführungen, die in klarer gedrängter

Zusammenfassung alles enthalten, was in geschichtlicher, wirthschaftlicher, technischer, verkehrspolitischer Beziehung über den Gegenstand besonders wissenswerth ist. Nachdem zunächst die einzelnen Strom- und Wasserstrassengebiete behandelt sind, enthalten die Schlussbemerkungen der Schrift eine Fülle von Angaben über die Ausdehnung der deutschen Wasserstrassen, die Art ihrer Ausführung, ihre Baukosten und Unterhaltungskosten in Preussen, über die Regulirung der schiffbaren Ströme, die Anlage von Stauwehren, die Schleusenabmessungen, die Binnenhäfen, den Seehafengüterverkehr, die Frachtsätze, die Schiffsgefässe, den Güterverkehr der Binnenwasserstrassen und Eisenbahnen, das Verhältniss der Wasserstrassen zu den Eisenbahnen und zur Landwirthschaft, die Abgabenfrage usw. Keine der in der ganzen Frage wichtigen Beziehungen ist übergangen. Das Werk wird bei der künftigen Beschäftigung mit der Frage ein unentbehrliches Hilfsmittel sein, weil es das thatsächliche Material vortrefflich zur Anschauung bringt.

— **Moeller's Kursbuch,** dessen 4. Heft für 1899 soeben bei Schmorl & von Seefeld Nachf. in Hannover erschienen ist, kennt der Reisende als einen treuen und zuverlässigen Rathgeber. Bringt es doch neben dem reichhaltigen und durch die alphabetische Anordnung übersichtlichen Eisenbahnfahrplan auch genaue Angaben über Postverbindungen und Dampfschifffahrten. In einem Anhange sind jetzt auch die Kleinbahnen beigefügt. Allgemeine praktische und wissenswerthe Notizen sowie die praktische Anordnung der Fahrpläne, welche eine leichte Auffindung ermöglicht, machen das Moeller'sche Kursbuch zum Gebrauch besonders angenehm.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 25. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 43,486 km lange Strecke Chabówka-Zakopane der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Braunschweig (4,5 km von Hämelerwald und 4,8 km von Peine) belegene Haltestelle Vöhrum für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Vöhrum ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 83 — Inser.-Nr. 2869 — d. Ztg.)

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Crefelder Eisenbahngesellschaft. Am 1. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Hüls-Moers zwischen den Stationen Hüls und Niep gelegene Personenhaltestelle Hülserberg auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Hülserberg ausgeschlossen. Die Entfernung dieser Haltestelle beträgt von Hüls 4 km und von Niep 2 km.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Die an der Strecke Bruck a/M.-Leoben zwischen den Stationen Bruck a/M. und Leoben gelegene Station Niklasdorf wird am 15. November d. J. für den Gesammtverkehr eröffnet.

**Aenderung von Stationsnamen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die Stationen Blankenstein, Bruch und Hattingen haben die Bezeichnungen Blankenstein (Ruhr), Recklinghausen-Bruch und Hattingen (Ruhr) erhalten.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Die an der Strecke Bünde-Sulingen gelegene Haltestelle Holzhausen erhält vom 1. November d. J. ab den Namen Holzhausen-Heddinghausen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Wodnan-Wallern gelegenen Station Wallern ist vom 1. November d. J. ab in Wallern im Böhmerwald oder abgekürzt Wallern i. B. abgeändert worden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4000 vom 24. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der 66. Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres in Düsseldorf den 5./6. Oktober d. J. (abgesandt am 30. Oktober d. J.) (Die nächste Sitzung soll am 1. März 1900 in Wien stattfinden.)

---

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Errichtung einer Güternebenstelle.

Am 1. November 1899 wird in der auf der Insel Röm belegenen Ortschaft Kongsmark eine Güternebenstelle errichtet. Vom gleichen Tage ab wird seitens der Eisenbahnverwaltung eine direkte Beförderung:

a) von Eil- und Frachtstückgütern nach und von sämmtlichen auf der Insel Röm belegenen Ortschaften und Ansiedelungen und zwar: Kongsmark, Lakolk (Bad), Bolilmark, Juwre, Norder- und Süder-Twismark, Toftum, Duhnby, Havneby, Kirkeby, Kromoes, Mölby, Osterby, Osterhede, Sönderby, Tagholm, Westerhede und Wraaby,

b) von Wagenladungsgütern, lebenden Thieren und Fahrzeugen, letzteren jedoch nur insoweit, als sie unter B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, Seite 91 des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, besonders als Land- (Strassen-) Fahrzeuge bezeichnet sind, nach und von der Ortschaft Kongsmark übernommen.

Die Beförderung erstreckt sich sowohl auf die direkt nach einer der genannten Ortschaften abgefertigten, als auch auf die in Scherrebek umkartirten, sowie ferner auf die im Binnenverkehr abgefertigten Güter, lebende Thiere und Fahrzeuge.

Ausgeschlossen von der direkten Beförderung bleiben jedoch:

a) Güter im Einzelgewicht von mehr als 750 kg,
b) Güter und lebende Thiere, welche von der Eisenbahnbeförderung überhaupt ausgeschlossen sind,
c) Eisenbahnfahrzeuge, wie solche im deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, Seite 90 näher bezeichnet sind.

Für die Ueberführung der Güter zwischen Scherrebek und den auf der Insel Röm belegenen Ortschaften wird mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde zu den bestimmungsmässigen Lieferzeiten der Station Scherrebek eine Zuschlagsfrist von 36 Stunden festgesetzt.

Ueber die Höhe der Ueberführungsgebühren und die näheren Bestimmungen ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen und die Güternebenstelle Auskunft.

Altona, den 23. Oktober 1899. (2897)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. November cr. wird die an der Bahnstrecke Oswiecim-Myslowitz zwischen den Stationen Neuberun und Imielin gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Gross-Chelm auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Kattowitz, den 26. Oktober 1899. (2898)
Königliche Eisenbahndirektion.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft. Eröffnung der Station Niklasdorf für den Gesammtverkehr.**

Am 15. November l. J. wird die auf der Linie Bruck a/M.-Leoben befindliche, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichtete Station Niklasdorf für den Gesammtverkehr eröffnet.

Wien, am 23. Oktober 1899. (2899)

## 3. Ladefristen.

**Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.**

Mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 48560 vom 26. Oktober 1899 werden mit Rücksicht auf den erhöhten Güterverkehr die den Parteien tarifmässig zugestandenen wagenstandgeldfreien Fristen für die Beladung, sowie für die Entladung der Güterwagen auf sechs Tagesstunden herabgemindert.

Die erwähnte Fristherabsetzung tritt mit 28. Oktober l. J. in Wirksamkeit und bleibt bis auf weiteres, jedoch längstens bis Ende Februar 1900 in Kraft.

Für Ueberschreitungen der erwähnten sechsstündigen Frist wird in Gemässheit des § 56 bezw. § 69 des Betriebsreglements das im Tarife festgesetzte Wagenstandgeld erhoben.

Wien, am 27. Oktober 1899. (2900)

## 4. Güterverkehr.

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.**

Die in der Abtheilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1897 enthaltenen Frachtsätze für Kohlen- etc. Sendungen von mindestens 45000 kg nach Station Harburg U. E. werden vom 1. November d. J. auf die für Hamburg H. vorgesehenen Frachtsätze ermässigt.

Essen, den 24. Oktober 1899. (2900a)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.**

Zum vorstehend genannten Ausnahmetarif tritt am 1. November d. J. der Nachtrag XXVII in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des Nachtrags XXVI eingeführten Ausnahmefrachtsätze und neue Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz usw. zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb im Verkehre von den Stationen Aumetz und Bollingen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. — Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 20. Oktober 1899. (2900b)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil II Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifs vom 1. Februar 1898.)

Mit Wirksamkeit vom 15. November 1899 werden folgende Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen mit den angegebenen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz einbezogen:

| Theil II Heft Nr. | Nach | von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Kaut | Klattau | Kolinec | Luzan | Neuern | Neugedein | Prestitz | Taus |
| | | Frachtsätze für 100 kg in Mark | | | | | | | |
| | Station der grossh. badischen Staatseisenbahnen: | | | | | | | | |
| 7 | Mannheim B. B. | 1,58 | 1,59 | 1,67 | 1,64 | 1,59 | 1,50 | 1,64 | 1,46 |
| | Station der pfälzischen Eisenbahnen: | | | | | | | | |
| 9 | Ludwigshafen a/Rh. | 1,54 | 1,63 | 1,71 | 1,68 | 1,63 | 1,54 | 1,68 | 1,50 |
| | Stationen der k. pr. und gr. hess. Eisenbahndirektion Mainz: | | | | | | | | |
| 9 | Mannheim (D.-B. Mainz), Mannheim-Neckarvorstadt | 1,50 | 1,59 | 1,67 | 1,64 | 1,59 | 1,50 | 1,64 | 1,46 |
| | Stationen der k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.: | | | | | | | | |
| 9 | Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmain), Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Ostbhf., Frankfurt a/M.-Sachsenhausen | 1,43 | 1,52 | 1,60 | 1,57 | 1,52 | 1,43 | 1,57 | 1,39 |

München, den 28. Oktober 1899. (2901)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

**Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 1. November 1899 tritt zum Tarifheft 3 der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Ausnahmetarife hauptsächlich neue Entfernungen und Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen den Stationen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn einerseits und den Stationen der Direktionsbezirke Erfurt, Halle a. S. und Magdeburg sowie der mitteldeutschen Privatbahnen andererseits.

Ferner werden die Stationen der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn vom gleichen Tage ab in den direkten Verkehr mit Stationen der übrigen preussischen Direktionsbezirke sowie einiger östlicher und westlicher Privatbahnen (Tarifhefte 2, 4 und 5) im Instruktionswege einbezogen.

Nähere Auskunft über den Inhalt des Nachtrags, sowie über die Höhe der Frachtsätze für die Oschersleben-Schöninger Eisenbahn ertheilen vom 1. November ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 29. Oktober 1899. (2902)

Namens der betheiligten Verwaltungen: königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Böhmisch - norddeutscher Kohlenverkehr.**

Tarif vom 1. November 1896.

Vom 15. November d. J. an bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 wird die Station Nimptsch des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der direkten Frachtsätze geben die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau — Wienerstrasse 4 — Auskunft.

Dresden, den 30. Oktober 1899. (2903)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.**

Vom 1. November d. J. ab werden die Stationen der Nebenbahn Lauenburg i/P. - Leba und die Station Riesenburg des Direktionsbezirks Danzig sowie die Haltestelle Reitwein des Direktionsbezirks Bromberg in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 27. Oktober 1899. (2904)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg - ostdeutsch - Berlin - Stettiner Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Trachenberg des Direktionsbezirks Posen als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife D und D 1 für Stärke etc. einbezogen.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 27. Oktober 1899. (2905)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oldenburg-nordwestdeutscher Güterverkehr.**

Am 1. November d. J. tritt zu dem Tarife für den vorbezeichneten Verkehr der Nachtrag 6 in Kraft. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen an den Strecken Lohne-Neuenkirchen der oldenburgischen Staatsbahn, Bünde - Rahden des Direktionsbezirks Münster, Klein=Süstedt und Vöhrum des Direktionsbezirks Hannover; ferner Ausnahmefrachtsätze für rohe Steine ab Piesberg, für Hohlglaswaaren ab Hannover, für Schiffsbaueisen nach Oldenburg und Varel, für Steinkohlen etc. ab Ibbenbüren und für See-Aus- und Einfuhrgüter, sowie sonstige, bereits veröffentlichte Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs.

Die in letzterem enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen usw. ab Piesberg treten mit dem 15. Dezember d. J. ausser Kraft.

Der Nachtrag ist von den betheiligten Abfertigungsstellen zu beziehen.

Hannover, den 27. Oktober 1899. (2906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit der am 1. November d. J. stattfindenden Eröffnung des Betriebes auf der neuen Strecke Fentsch - Aumetz werden die daran gelegenen Stationen Bollingen und Aumetz, die dem unbeschränkten Güterverkehr dienen, auch in die einzelnen Hefte des südwestdeutschen Verbandsgütertarifs aufgenommen. Nähere Auskunft über die zur Berechnung kommenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Strassburg, den 24. Oktober 1899. (2907)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband,**

Theil II, Tarifheft 5.

Am 1. November d. J. treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, für die Beförderung von Holz der Abtheilung b bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze in Kraft:

| Nach | von Gmünd (k. k. österr. Staatsb.) | von Zwettl (k. k. österr. Staatsb.) |
|---|---|---|
| | für 100 kg in Pfennig | für 100 kg in Pfennig |
| Falkenstein . | 85 | 111 |

Ferner treten am gleichen Tage und auf die gleiche Zeitdauer für die Beförderung von Holz der Abtheilung a und b von Battelau und Dobrawoda nach einzelnen sächsischen Stationen an Stelle der jetzt gültigen, ermässigte Frachtsätze in Kraft. Näheres ist bei unserm Verkehrsbüreau hier, Wienerstrasse 4, zu erfahren.

Dresden, am 27. Oktober 1899. (2908)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. gelangt ein V. Nachtrag zum Kilometerzeiger für den Binnenverkehr zur Ausgabe. Derselbe enthält die Entfernungen für die neu eröffneten Stationen:

Bollingen, Aumetz, Kneuttingen und Alt=Thann sowie für die demnächst zu eröffnende Station Frohmühl.

Die Abgabe des Nachtrages erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 25. Oktober 1899. (2909)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. November d. J. wird die Station Eller des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld mit den Frachtsätzen der Station Gerresheim in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl usw. aufgenommen.

Ferner wird im Nachtrag VII zum Heft C 2 vom 1. April 1895 der Frachtsatz Iserlohn (Ostbahnhof) - Zwolle Ausn.-Tar. 2b mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. von 0,24 in 1,24 berichtigt und werden die Frachtsätze Westig-Grypskerk durch Einstellung von 1,47 in Spez.-Tar. A 2 und 1,40 in Spez.-Tar. I ergänzt.

Elberfeld, den 21. Oktober 1899. (2910)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 1. November d. J. tritt im vorbezeichneten Verbande ein neuer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft, durch welchen der rheinisch-niederdeutsche Vieh- etc. Tarif vom 1. März 1894 nebst Nachtrag I, sowie die bezüglichen Sätze des norddeutsch - hessisch-südwestdeutschen Vieh- etc. Tarifs vom 1. April 1891 und dessen Nachträgen I und II aufgehoben werden. Die im neuen Tarif enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) der Verkehrsordnung genehmigt worden. Abdrücke desselben sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 0,20 ℳ zu haben.

Essen, den 27. Oktober 1899. (2911)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutscher Privatbahnkohlenverkehr.**

Mit dem 1. November d. J. wird die Empfangsstation Hülserberg der Crefelder Bahn in den Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 aufgenommen. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 26. Oktober 1899. (2912)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Nordwestdeutsch - rechtsrheinischer Güterverkehr.**

Am 1. November d. J. wird die Station Eller des Direktionsbezirks Elberfeld als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 S (Schiffsbaueisen) und in die Seehafen-Ausnahmetarife D (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II) und D I (Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Ferner treten mit dem 15. Dezember d. J. die für die Versandstationen Broich, Dorsten, Frintrop, Geldern K. M., Kettweg v. d. Br., Osterfeld Süd, Recklinghausen, Speldorf, Ueckendorf = Wattenscheid und Volmarstein in den Eisenausnahmetarifen 9 und 9 S, sowie in den Seehafen - Eisenausnahmetarifen D und D I vorgesehenen Frachtsätze ausser Gültigkeit.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 25. Oktober 1899. (2913)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**

Ausnahmetarif vom 1. September 1898.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 19. d. Mts., betreffend Uebertragung der für die Station Hamburg H. bestehenden Frachtsätze auf die Station Harburg U. E., bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass die Sätze für Harburg U. E. in den Tarifklassen 12 und 13, soweit solche niedriger sind als die Sätze für Hamburg H. unverändert in Geltung bleiben.

Essen, den 25. Oktober 1899. (2914)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 1. November n. St. 1899 ab werden die Stationen Meissen = Triebischthal der sächsischen Staatseisenbahnen, Dt. Krone Ost des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg und Landshut der bayerischen Staatseisenbahnen

in den Deutsch-Alexandrowoer und letztgenannte Station ausserdem auch in den Deutsch-Sosnowicer Grenztarif einbezogen. Von demselben Tage ab wird ferner die Station Gelsenkirchen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Eisenausnahmetarif 7 C des Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehrs aufgenommen.

Näheres ist bei den betheiligten Verwaltungen und Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 24. Oktober 1899. (2915)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederschlesischer Kohlenverkehr nach den sächsischen Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Engelsdorf der sächsischen Staatsbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 25. Oktober 1899. (2915a)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Westhofen (Rheinhessen) der Nebenbahn Osthofen-Westhofen in den direkten badisch-hessischen Thiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die Abfertigungsstellen.

Karlsruhe, den 24. Oktober 1899. (2915b)
Namens des Verbandes: gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Verkehr mit Oesterreich.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1899 wird die Station Mähr.-Schönberg der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 2 (Güter der Stückgutklasse I bezw. II, als Frachtstückgut, zur Ausfuhr aus Oesterreich über See nach ausserdeutschen Ländern) des vom 1. August 1898 gültigen Verbandsgütertarifes, Theil II, Heft 1 aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 27. Oktober 1899. (2916)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr. Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

Anwendung der Frachtsätze für das russische Nahgebiet.

1. Im Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1896 gültigen Tariftheil II, Heft 2, für den österr.-ungar.-russ. Grenzverkehr, Seite 3, Punkt 1, 8. Zeile von oben,
2. im Tariftheil II, Heft 2, vom 1. August 1898, für den nordd.-galiz.-südwestrussischen Grenzverkehr, Seite 13, Anmerkung am Fusse der Seite, in der 3. Zeile von oben

ist zwischen Kotjuschany und Larga einzuschalten: „Kremenez".

Wien, am 25. Oktober 1899. (2917)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Albthalbahn.**

Lokaltarif der Albthalbahn.

Mit dem 15. Nov. l. J. tritt ein Ausnahmetarif 5 für Holz des Spez.-Tarifs III von den Stationen Herrenalb und Marxzell nach Beiertheim Nebenb. in Kraft.

Die Tarifsätze sind:
von Herrenalb nach Beiertheim Nebenb. . . . . . 0,13 ℳ
von Marxzell nach Beiertheim Nebenb. . . . . . 0,11 „
pro 100 kg.

Karlsruhe, 24. Oktober 1899. (H&V2918)
Die Direktion.

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Einführung von Nachträgen zu den Personentarifen, Theil II, Heft 1 und Theil II, Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft,

b) Nachtrag IV zu dem vom 1. Januar 1898 an gültigen Tarif, Theil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expressgut und Hunden im direkten Verkehre zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der Benutzungsbestimmungen für Fernverkehrszeitkarten, die Zeitkartenstrecken und Kilometerlänge derselben, Gebühren für die Haltestelle Küb, eine Erweiterung jener Arbeiterkategorien, welche auf Ertheilung von Arbeiterwochenkarten Anspruch haben und anderweitige Aenderungen und Ergänzungen.

Exemplare dieser Tarifnachträge sind ab 1. Dezember 1899 zum Preise von 30 Hellern pro Stück bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien erhältlich.

Wien, am 27. Oktober 1899. (2919)

## 6. Verdingungen.

**Dänische Staatsbahnen.**

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von ca. 200 000 Bahnschwellen und ca. 63 000 m Weichenschwellen aus Danziger Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Büreau des Unterzeichneten, 11 Colbjórnsensgade, Kopenhagen V., erhältlich.

Bietungstermin:
am 8. November 1899, Nachmittags 2 Uhr, im erwähnten Büreau.

Kopenhagen, Oktober 1899. (2920)
Der Bahnchef.

Die Lieferung, Aufstellung und der Anstrich von 3 eisernen Ueberbauten für die Wegeüberführung in Kilometer 94,3 der Strecke Weimar-Gotha, umfassend rund 31 t Fluss- und Gusseisen, soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können während der Dienststunden im Zimmer 145 des Hauptverwaltungsgebäudes eingesehen und, soweit der Vorrath reicht, die Bedingungen zum Preise von 0,50 ℳ und die Zeichnung für 1 ℳ nebst Porto- und Bestellgebühren ebendaher bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. November d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, im Oktober 1899. (2921)
Königliche Betriebsinspektion 1.

**Lieferung von Weichenlaternen.**

Für die Verwaltung der Main-Neckarbahn sollen 76 Stück Weichenlaternen beschafft werden. Die Bedingungen liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten offen und können daselbst gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis Sonnabend, den 11. November l. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 27. Oktober 1899. (2922)
Der Bauinspektor der Main-Neckarbahn.

**Bahnbau Bütow-Berent.**

Herstellung von Gleisoberbau.

Die Herstellung des Oberbaues von Stat. 21 (bei Berent) bis Stat. 166 der obenbezeichneten Bahnstrecke soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, den 14. Novbr., Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzusenden. Verdingungshefte werden gegen Einsendung von 1 ℳ, auch in Briefmarken, abgegeben.

Es wird hierbei noch erwähnt, dass die Arbeiten öfters unterbrochen werden müssen und dass hierfür keine Entschädigung gewährt wird.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Bütow, den 28. Oktober 1899. (J2923)
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

## 7. Verkauf von Altmaterialien.

**Gesellschaft für Betrieb niederländischer Staatsbahnen.**

Verkauf im Submissionswege von alten Materialien in 41 Loosen. Besichtigung vom 21. Oktober bis zum 9. November 1899 von 10 bis 3 Uhr in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage unentgeltlich zu beziehen bei obengen. Ges., Centraldienst IV. Abth. in Utrecht oder von den Magazinverwaltern in Zwolle, Utrecht und Tilburg.

Offerten sind bis 9. November 1899 portofrei an den Centraldienst I. Abth. in Utrecht zu senden. Submittenten sind bis zum 23. November 1899 an ihre Offerten gebunden.

Utrecht, 21. Oktober 1899. (2924)
Der Generaldirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 85. | 4. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die neuen Vorschriften in der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899.

(Fortsetzung und Schluss aus Nr. 84.)

### Zu § 50.

Unter A 4 sind die in Klammer gesetzten Citate der Anlage B weggefallen, weil sie vermöge des allgemeinen Hinweises im Eingange dieser Ziffer entbehrlich sind und bei den häufigen Aenderungen der Anlage B zu Weiterungen führen.

Unter B 2 Absatz 2 ist wie bisher den Bahnen die Bestimmung darüber freigestellt, unter welchen Bedingungen gewisse besonders hochwerthige Gegenstände zur Beförderung angenommen werden. Nur ist, der Absicht der Vorschrift entsprechend und im Anschluss an die auch sonst übliche Ausdrucksweise, statt der bisherigen Verweisung auf „die besonderen Vorschriften jeder Eisenbahn" gesagt, dass diese Bestimmung durch „die Tarife" zu erfolgen hat. Wegen der den Bahnen weiter zuerkannten Befugniss, den Ersatz für einen Theil der hier aufgeführten Gegenstände auf einen Höchstbetrag zu beschränken, ist auf den neuen Absatz 2 des § 81 verwiesen.

Die nach der bisherigen Fassung auf Lokomotiven, Tender und Dampfwagen, die auf eigenen Rädern laufen, beschränkte Vorschrift unter B 4 ist, soweit sie sich auf den lauffähigen Zustand bezieht, in theilweiser Anlehnung an die im deutschen Eisenbahngütertarife Theil I zu § 50 B 4 unter IV getroffenen Bestimmungen, auf alle Eisenbahnfahrzeuge ausgedehnt. Die betreffende Stelle lautet jetzt: „4. Eisenbahnfahrzeuge, sofern sie auf eigenen Rädern laufen. Sie müssen sich in lauffähigem Zustande befinden. Lokomotiven, Tender und Dampfwagen müssen von einem sachverständigen Beauftragten des Absenders begleitet sein."

Unter C ist das Verbot, bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände bahnlagernd zu stellen, aus Theil I des deutschen Gütertarifes als hierher gehörig aufgenommen. Die entsprechende Sonderbestimmung unter Nummer XXXV a lit. B Absatz 5 der Anlage B ist nunmehr als durch die allgemeine Vorschrift im § 50 C ersetzt weggefallen.

### Zu § 51.

In lit. f ist nach dem Vorgange des neuen Handelsgesetzbuchs § 463 der Ausdruck „Deklaration" durch „Angabe" ersetzt.

Lit. g lautet jetzt: „Die Angabe, ob die Sendung als Eilgut oder als Frachtgut zu befördern ist (§ 56)." Diese Fassungsänderung ist dadurch erforderlich geworden, dass nach den Bestimmungen des Nachtrages I zum deutschen Eisenbahngütertarife Theil I § 3 und 4 der allgemeinen Tarifvorschriften und lit. a der Güterklassifikation die Gegenstände des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter auch bei der Aufgabe als Eilgut nur die Sätze für Frachtgut zu bezahlen haben.

### Zu § 52.

Absatz 1 hat Aenderungen am Texte nicht erfahren. Wegen einiger Modifikationen der hier angezogenen Frachtbriefformulare siehe am Schlusse dieser Mittheilung. Zum Aufbrauch der alten Formulare hat das Reichseisenbahnamt mit Ermächtigung des Bundesrathes eine Frist bis einschliesslich 31. Dezember 1900 gesetzt.[4])

Zu Absatz 5 ist nach dem Vorgange des Pariser Zusatzübereinkommens vom 16. Juni 1898 im zweiten Satz das Aufdrucken des weiteren Vermerkes „im Auftrage des N. N." auf die Rückseite des Frachtbriefes gestattet und im dritten Satz bestimmt worden, dass sich die Vermerke nur auf die ganze Sendung beziehen dürfen. Auch ist die bisherige Vorschrift am Ende dieses Absatzes, betreffend eine in der Reblauskonvention vorgesehene Erklärung, als auf den internationalen Verkehr bezüglich und an dieser Stelle leicht zu Missverständnissen führend gestrichen worden.

---

[4]) Siehe die Bekanntmachung vom 1. November 1899 im Centralblatt für das Deutsche Reich Nr. 45.

Im Absatz 7, welcher von der Aufnahme mehrerer Gegenstände in demselben Frachtbrief handelt, hat der dritte Satz eine seinen Sinn nicht verändernde redaktionelle Verbesserung erfahren. — Der letzte Satz, dessen bisheriger Fassung zufolge den vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben sind, hat nunmehr zu lauten: „Den nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung vom Absender aufzuladenden oder vom Empfänger abzuladenden Gütern sind besondere . . . . .“ usw. wie bisher. Die gesperrt gedruckten Worte, die einen Hinweis darauf enthalten, durch welchen Vorgang die Frage der Verpflichtung zum Auf- und Abladen geregelt sein muss, damit die in Rede stehende Bestimmung Anwendung findet, sind bei der Neuredaktion dieser Ordnung ebenmässig auch an den entsprechenden Stellen der §§ 54 Absatz 4, 56 Absatz 1 und 6, 69 Absatz 1, 2 und 5, 77 Absatz 1 und 3, vergl. auch Absatz 6, aufgenommen worden. Thatsächlich sind über jene Verpflichtung für gewisse Güter schon durch die Verkehrsordnung selbst Vorschriften erlassen, nämlich für Thiere im § 44 Absatz 5, und für verschiedene bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände in Anlage B Nr. VII Absatz 2, XV Ziffer 4 und 5, XVI, XVII, XVIII, XXV, XXXIV, XXXV a D und J, LII, Ziffer 1. Im übrigen enthält der Gütertarif, Theil I, die für das Auf- und Abladen maassgebenden Bestimmungen (unter B II §§ 44 und 45). Dass aber unter Umständen auch besondere Vereinbarungen über diesen Gegenstand zulässig sind, ergibt sich aus Handelsgesetzbuch § 459 Ziffer 3 und Verkehrsordnung § 77 Ziffer 3.

Zu § 53.

Absatz 1 ist in genauem Anschluss an die konnexe Bestimmung im Handelsgesetzbuch § 426 Absatz 3 dahin ergänzt, dass der Absender nicht nur für die Richtigkeit, sondern auch für die „Vollständigkeit“ der Angaben des Frachtbriefes haftet.

Im Absatz 3 lautet nunmehr der letzte Satz: „Einem Antrag auf bahnseitige Gewichtsfeststellung ist es in allen Fällen, wo die Fracht tarifmässig nach dem Gewicht berechnet wird, gleichzuachten, wenn der Absender im Frachtbriefe kein Gewicht angegeben hat.“ Die Einschaltung der gesperrt gedruckten Worte beschränkt die durch die betreffende Vorschrift aufgestellte Vermuthung auf die in der Absicht des Versenders liegenden Fälle. Sie erschien nothwendig, um die Anwendung dieser Vorschrift auf Sendungen der bezeichneten Art, insbesondere Thiersendungen auszuschliessen und es trotz der Bestimmung in Absatz 13 a dieses Paragraphen zu ermöglichen, dass bei Ueberlastung der Wagen durch solche Sendungen der im Absatz 11 a. E. (neue Fassung) vorgesehene Frachtzuschlag erhoben wird.

Im Absatz 8 ist statt „Deklaration“ ohne Aenderung des Sinnes gesetzt: „Inhaltsangabe“.

Im Absatz 9 sind, gleichfalls dem Sinne des bisherigen Textes entsprechend, nach dem Vorgange der neuen Fassung des § 3 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen durch das Pariser Zusatzübereinkommen, hinter „Fracht“ die Worte eingeschaltet: „von der Aufgabe- bis zur Bestimmungsstation.“

In Absatz 10 und 11 ist der gleiche Zusatz gemacht. Auch ist im Absatz 11 a. E. beigefügt: „Diese Bestimmung ist auch auf solche Gegenstände, deren Fracht tarifmässig nicht nach dem Gewichte berechnet wird, sinngemäss anzuwenden. Ist insbesondere die Fracht nach der Ladefläche zu berechnen, so erfolgt die Ermittelung des Frachtzuschlages in der Weise, dass zunächst die nach der Ladefläche des verwendeten Wagens berechnete Fracht als Fracht für das im einzelnen Falle zulässige höchste Belastungsgewicht angesehen, der sich hiernach für das höchste Belastungsgewicht ergebende Frachtbetrag sodann verhältnissmässig auf das Uebergewicht übertragen und der für das Uebergewicht gefundene Frachtbetrag sechsfach genommen wird.“ Dieser Zusatz hat vorzugsweise Thiersendungen im Auge, vergl. oben zu Absatz 3.

Zu § 54.

Im Absatz 4 ist mit Rücksicht auf das zu § 52 Absatz 7 Ausgeführte auch der Fälle gedacht, für welche das Aufladen durch den Absender in der Verkehrsordnung vorgeschrieben ist.

Im Absatz 7 ist, dem Sinne der bisherigen Bestimmung entsprechend, zum Ausdrucke gebracht, dass der Ersatz des Frachtbriefduplikats durch einen Aufnahmeschein nur mit Zustimmung des Absenders zulässig ist.

Zu § 56.

Absatz 1 lautet in der neuen Fassung: „Das Gut muss in den von der Eisenbahn festzusetzenden Dienststunden aufgeliefert und, falls die Verladung nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung dem Absender obliegt, innerhalb derselben verladen werden. Bei einer nach und nach stattfindenden Auflieferung der mit demselben Frachtbriefe aufgegebenen von der Eisenbahn zu verladenden Sendung ist, sofern die Auflieferung durch den Absender über 24 Stunden verzögert wird, die Eisenbahn berechtigt, ein im Tarife festzusetzendes Lagergeld zu erheben. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn von der Eisenbahn zu verladende Güter mit unvollständigem oder unrichtigem Frachtbriefe aufgeliefert sind und die Berichtigung nicht binnen 24 Stunden nach der Beanstandung erfolgt. Wegen der Anfuhr der Güter durch Rollfuhrunternehmer der Eisenbahn s. § 68.“ — Im ersten Satz hiess es bisher statt der gesperrt gedruckten Worte: „tarifmässig“; die Gründe der Aenderung sind bereits zu § 52 Absatz 7 erörtert. Im zweiten und im dritten Satz ist der Ansatz von Lagergeld, einer schon jetzt allgemein bestehenden Uebung entsprechend, auf solche Güter beschränkt, die von der Eisenbahn zu verladen sind, während unter sonst gleichen Voraussetzungen bei Gütern, welche der Absender zu verladen hat, gemäss Absatz 7 Wagenstandgeld berechnet wird.

Absatz 2 ist nunmehr wie folgt gefasst: „Die Beförderung erfolgt, je nach der Bestimmung im Frachtbriefe, als Eilgut oder als Frachtgut.“ Bisher hiess es: „in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht“; wegen der Gründe der Aenderung wird auf das zu § 51 g Bemerkte verwiesen.

Absatz 4 ist ohne Aenderung des Sinnes dem Wortlaute des Handelsgesetzbuchs § 453 Absatz 3 und 4 genau angepasst.

Im Absatz 6 lautet nunmehr der Eingang, im Anschlusse an die neue Fassung des ersten Satzes des Absatzes 1: „Die Bereitstellung der Wagen für solche Güter, deren Verladung der Absender selbst zu besorgen hat (s. Absatz 1), muss“ usw. wie bisher.

Absatz 7 hat mit Rücksicht auf die im Absatz 1 zweiter und dritter Satz vorgenommenen Aenderungen folgende Fassung erhalten: „Erfolgt die Auflieferung und Verladung nicht innerhalb dieser Frist, so hat der Absender nach deren Ablauf das im Tarife festzusetzende Wagenstandgeld zu bezahlen. Dasselbe gilt in dem Falle, wenn Güter, die von dem Absender zu verladen sind (s. Absatz 1), mit unrichtigem oder unvollständigem Frachtbriefe aufgeliefert werden und die Berichtigung nicht innerhalb der festgesetzten Ladefrist erfolgt. Auch ist die Eisenbahn berechtigt, den Wagen auf Kosten des Bestellers zu entladen und das Gut auf dessen Gefahr und Kosten auf Lager zu nehmen. Bei Bestellung des Wagens ist auf Verlangen der Eisenbahn eine den Betrag einer Tagesversäumniss deckende Sicherheit zu bestellen. Wenn die Eisenbahn fest zugesagte Wagen nicht rechtzeitig stellt, so hat sie dem Besteller eine dem Wagenstandgelde entsprechende Entschädigung zu zahlen.“

Als Absatz 8 sind, zur Ausfüllung einer zur Zeit bestehenden Lücke, für das Ruhen der Auflieferungs- und Beladefristen an Sonn- und Festtagen sowie während einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung ähnliche Bestimmungen vorgesehen,

wie sie im § 69 Absatz 4 für die Entlade- und Abholungsfristen getroffen sind, nämlich: „Der Lauf der in den Absätzen 1 und 7 vorgesehenen Fristen ruht an Sonn- und Festtagen sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung, sofern diese nicht durch den Absender verzögert wird. Der Absender hat die Dauer der Abfertigung nachzuweisen."

Zu § 58.

Im Absatz 1 lautet nunmehr der Eingang: „Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport eine Verpackung nöthig macht, liegt . . ." usw. wie bisher. Durch die Einschaltung des Wortes „Minderung" ist am Sinne der bisherigen Vorschrift nichts geändert.

Im Absatz 2 ist als vorletzter Satz folgende Bestimmung aufgenommen: „Sofern ein Absender gleichartige der Verpackung bedürftige Güter unverpackt oder mit denselben Mängeln der Verpackung auf der gleichen Station aufzugeben pflegt, kann er an Stelle der besonderen Erklärung für jede Sendung ein für alle Mal eine allgemeine Erklärung nach dem in der Anlage F vorgeschriebenen Formular abgeben. In diesem Falle muss der Frachtbrief ausser der oben vorgesehenen Anerkennung einen Hinweis auf die der Versandstation abgegebene allgemeine Erklärung enthalten." — Derartige „Generalreverse" sind seit langer Zeit thatsächlich im Gebrauch und auch für das Internationale Uebereinkommen (neue Fassung des § 4 der Ausführungsbestimmungen) in Aussicht genommen. Das Formular entspricht genau dem internationalen Muster.

Zu § 61.

Absatz 1 hat einen den neuen internationalen Ausführungsbestimmungen (§ 5 Absatz 2) nachgebildeten zweiten Satz erhalten und lautet nunmehr: „Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen. Die Versandstation hat im Falle der Ausstellung eines Frachtbriefduplikats auch in diesem die frankirten Gebühren, welche von ihr in den Frachtbrief eingetragen wurden, zu spezifiziren."

Absatz 4 hat folgende Fassung erhalten: „Wurde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten und zu diesem Zwecke dem Berechtigten thunlichst bald Nachricht zu geben. Zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen ist der Absender oder Empfänger berechtigt, je nachdem der eine oder der andere die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat. Zur Nachbezahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge ist nach Auslieferung des Gutes derjenige verpflichtet, welcher die Fracht bezahlt oder nach Absatz 3 hinterlegt hat. § 90 Absatz 1 findet auf die in diesem Absatz erwähnten Ansprüche keine Anwendung."

Der erste und der letzte Satz entsprechen den bisherigen Bestimmungen am gleichen Orte, während die Vorschriften über Verjährung von Ansprüchen aus unrichtiger Frachtberechnung mit modifizirter Fassung in die neuen Absätze 5 bis 7 verwiesen sind. Hinzugefügt sind im zweiten und im dritten Satz Bestimmungen über die in der Praxis streitig gewordene Frage, ob der Absender oder aber der Empfänger zu derartigen Ansprüchen aktiv und passiv legitimirt ist. Die im § 73 Absatz 1 getroffenen allgemeinen Bestimmungen über die Geltendmachung der aus dem Frachtvertrag entspringenden Rechte gegen die Eisenbahn können der ihr zu Grunde liegenden Absicht nach auf solche Ansprüche, die sich auf die Berichtigung eines Irrthums in der Frachtberechnung stützen, keine Anwendung finden. Es entspricht vielmehr dem Wesen dieses Rechtsverhältnisses und ist deshalb zur Vermeidung von Missverständnissen ausdrücklich vorgesehen, dass der Anspruch auf Erstattung zuviel bezahlter Fracht demjenigen zusteht, welcher die Mehrzahlung geleistet hat. Nicht minder verlangt bezüglich der Passivlegitimation die Natur der Sache, dass zur Nachzahlung zu wenig erhobener Frachtbeträge derjenige für verpflichtet zu erachten ist, der die Fracht bezahlt oder nach Absatz 3 dieses Paragraphen hinterlegt hat. Indess ist für den Fall, dass die zu niedrige Berechnung des Franko noch vor Ablieferung des Gutes entdeckt wird, entsprechend der bisherigen Praxis davon ausgegangen, dass es der Eisenbahn je nach Befinden gestattet sein soll, den Fehlbetrag anstatt der Nacherhebung vom Absender als überwiesene Fracht in Ansatz zu bringen und unter Geltendmachung ihres Rückbehaltungs- oder Pfandrechts vom Empfänger zu erheben. Dies ist durch die Worte „nach Auslieferung des Gutes" im letzten Satze des Absatzes 4 zum Ausdruck gekommen.

Als Absätze 5—7 sind bezüglich der Verjährung derartiger Ansprüche folgende neue Vorschriften aufgenommen:

„Ansprüche der Eisenbahn auf Nachzahlung zu wenig erhobener Fracht oder Gebühren sowie Ansprüche gegen die Eisenbahn auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren (Absatz 4) verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Zahlung erfolgt ist."

„Die Verjährung des Anspruches auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht oder Gebühren wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Ablaufe desjenigen Tages, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung."

„Hinsichtlich der Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften."

Die neuen Festsetzungen schliessen sich den bezüglichen Vorschriften des Internationalen Uebereinkommens im Artikel 12 Absatz 4 (neue Fassung) so genau an, als dies der den letzteren im allgemeinen nachgebildete § 470 H.-G.-B. gestattet.

Zu § 64.

Absatz 1 ist wie folgt neu gefasst: „Der Absender allein hat das Recht, die Verfügung zu treffen, dass das Gut auf der Versandstation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsort oder auf einer Zwischenstation oder auf einer über die Bestimmungsstation hinaus oder seitwärts gelegenen Station abgeliefert werde. Anweisungen des Absenders wegen nachträglicher Auflage, Erhöhung, Minderung oder Zurückziehung von Nachnahmen sowie wegen nachträglicher Frankirung können nach dem Ermessen der Eisenbahn zugelassen werden. Nachträgliche Verfügungen oder Anweisungen anderen als des angegebenen Inhalts sind unzulässig." — Der erste Satz entspricht im allgemeinen dem bisherigen Absatz 1; nur sind die gesperrt gedruckten Worte nach dem Vorgange des Internationalen Uebereinkommens (Artikel 15 Absatz 1 neue Fassung) beigefügt. Auch der neue zweite und dritte Satz sind dem letzteren nachgebildet. Der zweite Satz enthält zugleich die wesentlichen Bestimmungen des bisherigen Absatzes 9, der deshalb nunmehr weggefallen ist. Durch den dritten Satz sind gewisse in der Theorie hervorgetretene Meinungsverschiedenheiten beseitigt.

Der neuen Fassung des Absatzes 1 entsprechend ist auch das im Absatz 6 angezogene Formular G, das an die Stelle des bisherigen Formulars F tritt, redigirt, und zwar gleichfalls in engem Anschluss an das neue internationale Muster.

Im Absatz 2 ist — ohne Aenderung des Sinnes — die Fassung der Ausdrucksweise des konnexen Handelsgesetzbuchs § 455 Absatz 2 angepasst, indem namentlich statt „vorzeigen" und „vorweisen" des Frachtbriefduplikats „vorlegen" gesetzt ist.

Dass die im Absatz 5 der Eisenbahn gegebenen Vorschriften wegen Ausführung nachträglicher Anweisungen (Absatz 1)

„unbeschadet des ihr bei Nachnahmen und Frankaturen zustehenden Ermessens“ aufzufassen sind, ist zur Vermeidung von Missverständnissen ausdrücklich beigefügt.

Im Absatz 8 ist der Klammerausdruck „(Reugeld)“ gestrichen, weil er leicht zu der irrigen Annahme führen könnte, als handle es sich um eine Entschädigung für die Aenderung oder Aufhebung des Frachtvertrages.

Zu § 65.

Absatz 1 lautet nunmehr im Eingang: „Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransports ohne Verschulden des Absenders zeitweilig verhindert“ . . . usw. wie bisher. — Die gesperrt gedruckten Worte, welche an Stelle des bisherigen Ausdruckes: „durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert“ getreten sind, entsprechen dem Wortlaut des § 428 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs.

Zu § 66.

Der Eingang des Absatzes 1 hat folgende Fassung erhalten: „Die Eisenbahn ist verpflichtet, am Bestimmungsorte dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen und“ usw. — Eine dem bisherigen Absatz 1 entsprechende Vorschrift über die Verpflichtung der Eisenbahn zur Ablieferung des Gutes und die ihr zustehenden Gegenforderungen, wie sie auch in dem bisherigen Artikel 403 des Handelsgesetzbuchs Ausdruck gefunden hatte, ist zwar, als bereits aus § 435 (s. auch Absatz 2 des gegenwärtigen Paragraphen in Verbindung mit § 368 des Bürgerlichen Gesetzbuchs) hervorgehend, in das neue Handelsgesetzbuch nicht aufgenommen: Denkschrift zu der Reichstags-Drucksache Nr. 632 1897 S. 260. Gleichwohl ist im Hinblick auf den ausführenden Charakter der Verkehrsordnung eine derartige Bestimmung als Absatz 1 beibehalten. Nur sind zur Vermeidung eines anscheinenden Widerspruches mit dem Texte des Absatzes 2 die Worte „gegen Bezahlung der im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge“ im Absatz 1 durch den Ausdruck „gegen Bezahlung ihrer durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen“ ersetzt. Wegen des Verhältnisses dieser Bestimmungen zu denen des § 67 s. die Bemerkungen zu diesem.

Im Absatz 2 a. E. ist, der konnexen Bestimmung im Handelsgesetzbuch § 435 entsprechend, das Wort „Verfügung“ durch „Anweisung“ ersetzt. Der Sinn hat dadurch keine Aenderung erfahren.

Absatz 3 lautet nunmehr: „Als Ort der Ablieferung gilt, vorbehaltlich der Festsetzungen im § 68 Absatz 1 bis 3, die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Soll nach der Vorschrift des Frachtbriefes das Gut an einem an der Eisenbahn gelegenen Orte abgegeben werden oder liegen bleiben, so gilt, auch wenn im Frachtbrief ein anderweiter Bestimmungsort angegeben ist, der Transport als nur bis zu jenem ersteren, an der Bahn liegenden Orte übernommen, und die Ablieferung hat an diesem zu erfolgen.“ — Im ersten Satz sind die gesperrt gedruckten Worte eingeschaltet, weil nach den Bestimmungen des § 68 Absatz 1 bis 3 im Falle bahnseitig bestellter Rollfuhrunternehmer oder eingerichteter Güternebenstellen der Ort der Ablieferung ein anderer sein kann, als die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation. Als zweiter Satz ist die hierher gehörige Bestimmung im bisherigen Absatz 3 des § 76 mit einer ihrer neuen Stellung entsprechenden Fassungsänderung beigefügt. Näheres hierwegen in den Bemerkungen zum § 76.

Als Absatz 4 ist am Schlusse folgende neue Bestimmung hinzugefügt: „Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transports gehabte Auslagen sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter. Die Empfangsbahn hat gegebenenfalls das Pfandrecht der Eisenbahn an dem Gute (H.-G.-B. §§ 440 ff.) geltend zu machen.“ — Der erste Satz enthält eine im wesentlichen dem Artikel 20 des Internationalen Uebereinkommens nachgebildete Anwendung der Eingangsbestimmung des Handelsgesetzbuchs § 441 im Eingang auf das Frachtgeschäft der Eisenbahnen. Bezüglich des dabei in Frage kommenden Pfandrechts der Eisenbahn am Gut ist auf die handelsgesetzlichen Bestimmungen verwiesen.

§ 67

lautet nunmehr: „Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn nach Maassgabe des Frachtbriefes Zahlung zu leisten. Vergl. jedoch § 61 Absatz 4 wegen Berichtigung der Frachtansätze.“ — In der neuen Fassung sind die gesperrt gedruckten Worte des ersten Satzes im Anschluss an den Wortlaut der entsprechenden Bestimmung des H.-G.-B. § 436 ohne Aenderung des Sinnes an Stelle des bisherigen Ausdruckes „die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen“ getreten. Die dem zweiten Satz beigefügten Schlussworte bezwecken lediglich, das Citat leichter verständlich zu machen.

Ueber das Verhältniss der Bestimmung im ersten Satz zu der konnexen im § 66 Absatz 2 (H.-G.-B. § 435), der zufolge die Geltendmachung der Rechte des Empfängers aus dem Frachtvertrage von der Erfüllung der sich aus dem Frachtvertrag ergebenden Verpflichtungen abhängig gemacht wird, ist in der Denkschrift zu dem dem Reichstage vorgelegten Entwurfe (Drucksache Nr. 632 1897 S. 261) folgendes bemerkt: „Da es sich im § 428 (jetzt 436) nicht um das Recht des Empfängers auf Auslieferung des Gutes und die dafür von ihm zu gewährende Gegenleistung, sondern lediglich um eine durch Annahme des Frachtbriefes begründete selbständige Verpflichtung des Empfängers handelt, so muss hier, im Gegensatze zum § 427 (jetzt 435), der Inhalt des Frachtbriefes für maassgebend erklärt werden.“ Uebrigens ist der Gegensatz ein wesentlich formeller, indem der Inhalt des Frachtbriefes regelmässig mit dem des Frachtvertrages zusammenfällt. Vergl. auch die Bemerkungen zu § 66 Absatz 1 und 2.

Zu § 68.

Absatz 1 hat folgende Fassung erhalten: „Soweit das Abladen der Güter nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung der Eisenbahn obliegt, hat diese zu bestimmen, ob die Güter dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen sind oder ob ihm über die Ankunft Nachricht zu geben ist. Auf den Stationen, wo hiernach die Güter dem Empfänger zugeführt werden sollen, ist dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen. Ueber die Ankunft der vom Empfänger abzuladenden Güter ist diesem auf seine Kosten, vorbehaltlich der nachstehend vorgesehenen Ausnahmen, stets Nachricht zu geben. Sie erfolgt nach Wahl der Eisenbahn schriftlich durch die Post oder besonderen Boten, unter Angabe der Frist, innerhalb welcher nach § 69 Absatz 2 das Gut abzunehmen ist, soweit nicht eine andere Art der Benachrichtigung zwischen dem Empfänger und der Eisenbahn schriftlich vereinbart worden ist. Die Benachrichtigung unterbleibt“ . . . usw. wie bisher. — Die Vorschrift im ersten Satze der alten Ordnung, wonach das Gut „nach Maassgabe der Bestimmung der Eisenbahnen“ entweder dem Empfänger an seine Behausung zuzuführen oder ihm über die Ankunft schriftlich Nachricht zu geben ist, schien einer präziseren, die Willkür im Einzelfalle ausschliessenden Fassung zu bedürfen. Im Entwurf ist davon ausgegangen, dass die vom Empfänger abzuladenden Güter gemäss § 69 Absatz 2 auch von ihm abzuholen, somit — abgesehen von den im vorletzten Satze des § 68 Absatz 1 vorgesehenen Ausnahmen — stets zu avisiren sind, dass somit das Wahlrecht der Eisenbahn zwischen Avisirung und Zurollung des Gutes sich auf die von ihr auszuladenden Güter beschränkt. Dabei ist — im Hinblick auf das zu § 52 Absatz 7 Ausgeführte — auch hier darauf hingewiesen, dass darüber, wem das Abladen obliegt, die Verkehrsordnung selbst, eventuell der Tarif oder besondere Vereinbarung entscheidet. Ausserdem ist, anschliessend an eine

schon jetzt vielfach bestehende Uebung, eine Bestimmung dahin getroffen, dass bezüglich der hiernach von der Eisenbahn abzuladenden Güter auf denjenigen Stationen, wo sie dem Empfänger zugeführt werden sollen, dies durch Aushang an den Abfertigungsstellen bekannt zu machen ist. Ferner ist in der neuen Fassung des Absatzes 1 zum Ausdruck gebracht, dass die Benachrichtigung in der Regel schriftlich, und zwar — wie bisher — durch die Post oder durch besondere Boten unter Angabe der tarifmässigen Abnahmefrist zu erfolgen hat, dass aber auch eine andere Art der Benachrichtigung mit dem Empfänger verabredet werden kann, wodurch namentlich für die schon jetzt vielfach übliche Benutzung des Fernsprechers die erforderliche Grundlage geschaffen ist. Die Bestimmung, dass die Benachrichtigung auf Kosten des Empfängers zu erfolgen hat, jedoch ohne eine Ausfertigungsgebühr, ist unverändert geblieben; ebenso die Vorschrift, dass die Benachrichtigung unterbleibt, wenn der Empfänger sie sich verbeten hat, sowie wenn das Gut bahnlagernd gestellt ist. Dagegen ist die — blos auf gewöhnliches Gut bezügliche — Vorschrift, dass die Benachrichtigung spätestens nach Ankunft und Bereitstellung zu erfolgen hat, in den Absatz 2 verwiesen.

Absatz 2 lautet demgemäss nunmehr wie folgt: „Die Benachrichtigung hat bei gewöhnlichem Gute spätestens nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes zu erfolgen. Bei Eilgut muss, sofern nicht aussergewöhnliche Verhältnisse eine längere Frist unvermeidlich machen, die Benachrichtigung binnen zwei Stunden, die Zuführung an die Behausung“ . . . usw. wie bisher zum Schlusse des Absatzes. — Dabei hat die bisherige Fassung noch die weitere Aenderung erfahren, dass — was auch der bisherigen Uebung entspricht — auch Eilgut nicht in, sondern an die Behausung des Empfängers abzuliefern ist.

Absatz 6 hat die nachstehende neue Fassung erhalten: „Müssen Güter den bestehenden Vorschriften zufolge nach den Abfertigungsräumen oder nach Niederlagen der Zoll- oder Steuerverwaltung oder nach sonstigen in den Vorschriften bezeichneten Räumen verbracht werden, so geschieht dies durch die Eisenbahn, auch wenn der Empfänger sich die Selbstabholung vorbehalten hat, es sei denn, dass die Eisenbahn ihm die Vorführung überlässt.“ — Dadurch ist dem Sinne der bisherigen Bestimmung ein präziserer Ausdruck gegeben, auch in dem Schlusssatz „es sei denn . . .“ eine den Interessen der Betheiligten entsprechende Ausnahme von der in der Bestimmung aufgestellten Regel gestattet.

§ 69.

Absatz 1 ist mit Rücksicht auf die zu § 52 Absatz 7 mitgetheilten Gründe wie folgt gefasst: „Die nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung durch die Eisenbahn auszuladenden Güter sind binnen . . .“ usw. wie bisher. — Die gesperrt gedruckten Worte sind übrigens dem Zusammenhange nach auch auf die äusserlich unverändert gebliebene Bestimmung des Absatzes 2 zu beziehen.

Im Absatz 4 ist der Eingang wie folgt gefasst: „Der Lauf der Entlade- und Abholungsfristen (Absatz 2) ruht während der Sonn- und Festtage sowie für die Dauer einer zoll- oder steueramtlichen Abfertigung . . .“ usw. wie bisher. — Durch die neue Fassung soll einem hin und wieder hervorgetretenen Missverständnisse begegnet und klargestellt werden, dass die Bestimmung über Sonn- und Festtage sich nur auf den Lauf der Entlade- und Abnahmefristen, nicht aber auch auf das im Absatz 5 erwähnte Lagergeld und Wagenstandgeld bezieht.

Im zweiten Satz des Absatzes 5 ist statt des Wortes „tarifmässig“ gesetzt: „nach den Vorschriften dieser Ordnung oder des Tarifes oder nach besonderer Vereinbarung“. Auch hier waren die zu § 52 Absatz 7 mitgetheilten Erwägungen maassgebend.

Im § 70

lauten nunmehr:

Absatz 1: „Ist der Empfänger des Gutes nicht zu ermitteln, verweigert oder verzögert er die Annahme oder die Abnahme oder ergibt sich ein sonstiges Ablieferungshinderniss, so hat die Empfangsstation den Absender durch Vermittelung der Versandstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu setzen und dessen Anweisung einzuholen. In keinem Falle darf das Gut ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders zurückgesendet werden.“ — Hierdurch sind die bisherigen Bestimmungen über Ablieferungshindernisse den damit im allgemeinen übereinstimmenden Vorschriften des § 437 des Handelsgesetzbuchs auch im einzelnen soweit angepasst, als dies den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehres entspricht. Insbesondere ist hier, wie auch im Absatz 2 die schon im Sinne der bisherigen Bestimmungen liegende Vorschrift, dass bei allen Ablieferungshindernissen in der Regel in erster Reihe die Anweisung des Absenders einzuholen ist, schärfer betont.

Absatz 2: „Ist die Benachrichtigung des Absenders den Umständen nach nicht thunlich oder ist der Absender mit der Ertheilung der Anweisung säumig oder die Anweisung nicht ausführbar, so hat die Eisenbahn das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager zu nehmen und dabei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes anzuwenden. Sie ist jedoch nach ihrem Ermessen auch berechtigt, solche Güter unter Nachnahme der darauf haftenden Kosten und Auslagen bei einem öffentlichen Lagerhause oder einem Spediteur für Rechnung und Gefahr dessen, den es angeht, zu hinterlegen.“ — Wegen der Aenderungen gegenüber der bisherigen Fassung gilt im allgemeinen das schon zu Absatz 1 Bemerkte. Die am Schlusse des bisherigen Absatzes 2 befindliche Vorschrift über Benachrichtigung des Absenders ist nach dem Vorbilde des Handelsgesetzbuchs § 437 in etwas veränderter Gestalt in einen besonderen Absatz 4 verwiesen worden.

Absatz 4: „Von der Hinterlegung und dem vollzogenen Verkaufe des Gutes ist der Absender und der Empfänger unverzüglich zu benachrichtigen, es sei denn, dass dies unthunlich ist. Im Falle der Unterlassung ist die Eisenbahn zum Schadensersatze verpflichtet.“ — Hier sind nach dem Vorgange des Handelsgesetzbuchs § 437 Absatz 3 die Vorschriften über die Benachrichtigung des Absenders (s. das zu Absatz 2 a. E. Bemerkte) sowie auch des Empfängers von der Hinterlegung oder dem vollzogenen Verkaufe zusammengefasst. Auch ist die im Handelsgesetzbuche vorgesehene Bestimmung wegen der Schadensersatzpflicht der Eisenbahn im Falle der Unterlassung aufgenommen.

§ 72

lautet nunmehr: „Jedem Betheiligten steht, unbeschadet des in dem § 71 vorgesehenen Verfahrens, das Recht zu, die Feststellung einer Beschädigung oder Minderung des Gutes durch Sachverständige, welche von dem Gericht oder einer anderen zuständigen Behörde ernannt sind, vornehmen zu lassen. Bei diesem Verfahren ist auch dann, wenn die Sachverständigen nicht durch das Gericht ernannt sind, die Eisenbahn zuzuziehen.“ Hiermit ist neben der in der bisherigen Fassung dieses Paragraphen (übereinstimmend mit § 25 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens) vorgesehenen Feststellung von Beschädigungen oder Minderungen des Gutes durch gerichtlich bestellte Sachverständige — vergl. Handelsgesetzbuch § 464, Civilprozessordnung (neue Fassung) § 488, Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit § 164 — auch der durch H.-G.-B. § 438 Absatz 3 für zulässig erklärten Feststellung solcher Mängel durch anderweit amtlich bestellte Sachverständige gedacht und, der Natur der Sache entsprechend, die Zuziehung der Eisenbahn auch zu einem derartigen Verfahren vorgesehen. Die bisherige Bezugnahme auf das Verfahren bei Ablieferungshindernissen (§ 70) ist im Entwurf als überflüssig weggefallen.

Zu § 73.

Am Schlusse des Absatzes 1 ist hinzugefügt: „Bezüglich der Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsanträgen vergl. § 61 Absatz 4.“

Absatz 2 enthält in der neuen Fassung a. E. die Worte: „es wäre denn, dass er den Nachweis beibringt, dass der Empfänger die Annahme des Gutes verweigert hat." — Dieser Zusatz, wonach zur Aktivlegitimation des Absenders mangels der Beibringung des ausgestellten Frachtbriefduplikats auch der Nachweis genügt, dass der Empfänger die Annahme verweigert hat, ergibt sich schon aus richtiger Auslegung des bisherigen Textes. Die neue Bestimmung ist dem Internationalen Uebereinkommen Artikel 26 Absatz 2 in der Fassung des Pariser Zusatzübereinkommens nachgebildet.

Im Absatz 3 ist der bestehenden Uebung, wonach Reklamationen schriftlich anzubringen sind, Ausdruck gegeben. Es ist davon ausgegangen, dass als „schriftlich" erhoben auch ein bei der Eisenbahnverwaltung zu Protokoll gegebener Anspruch zu betrachten ist.

Zu § 74.

In den Absätzen 1 bis 3, die im wesentlichen den gegenwärtigen Absätzen 1 bis 4 entsprechen, sind diesen gegenüber nur ganz leichte Fassungsänderungen im Anschluss an den Text der konnexen Bestimmungen der §§ 432 Absatz 1 und 2 und 469 Absatz 1 und 2 des Handelsgesetzbuchs vorgeschlagen.

Der neue Absatz 4, lautend:

„Im Wege der Widerklage oder mittelst Aufrechnung können Ansprüche aus dem Frachtvertrage auch gegen eine andere als die bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden, wenn die Klage sich auf denselben Frachtvertrag gründet",

ist den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs § 469 Absatz 3 und des Internationalen Uebereinkommens Artikel 28 entsprechend, in der Fassung der ersteren Stelle, hinzugefügt.

Durch den weiter neu aufgenommenen Absatz 5 ist bestimmt:

„Hat auf Grund dieser Vorschriften eine der betheiligten Bahnen Schadensersatz geleistet, so steht ihr der Rückgriff gegen diejenige Bahn zu, welche den Schaden verschuldet hat. Kann diese nicht ermittelt werden, so haben die betheiligten Bahnen den Schaden nach dem Verhältniss ihrer Antheile an der Fracht gemeinsam zu tragen, soweit nicht festgestellt wird, dass der Schaden nicht auf ihrer Beförderungsstrecke entstanden ist. Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im voraus oder im einzelnen Falle andere Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt." — Die zwei ersten Sätze sind dem § 432 Absatz 3 des Handelsgesetzbuchs entlehnt. Für eine mehr ins Einzelne gehende Regelung des Rückgriffs unter den Bahnen, wie sie in den Artikeln 49 ff. des Internationalen Uebereinkommens erfolgt ist, lag für das innere Recht ein genügender Anlass nicht vor, da diese Fragen für die deutschen Bahnen durch das Vereinsübereinkommen eingehend geordnet sind. Nur schien es zweckmässig, die Gültigkeit derartiger Abreden ausser Frage zu stellen, wie dies in dem letzten Satz dieses Absatzes nach dem Vorgange des Artikels 54 des Internationalen Uebereinkommens geschehen ist.

Zu § 75.

Absatz 1 lautet nunmehr:

„Die Eisenbahn haftet, vorbehaltlich der Bestimmungen in den folgenden Paragraphen, für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Schaden durch ein Verschulden oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung des Verfügungsberechtigten, durch höhere Gewalt, durch äusserlich nicht erkennbare Mängel der Verpackung oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage, verursacht ist."

Die Aenderungen gegenüber der bisherigen Fassung sind wesentlich formeller Art und bezwecken einen möglichst genauen Anschluss an den konnexen § 456 Absatz 1 des Handelsgesetzbuchs. Auch die Aufnahme „äusserlich nicht erkennbarer Mängel der Verpackung" als Entlastungsgrund der Eisenbahn stellt im Hinblick auf die bezüglichen Bestimmungen der §§ 58 und 77 Ziffer 2 nur einen äusserlichen Unterschied von der bisherigen Fassung dar. Wie in diesen ist indess hier und an einigen anderen Stellen der grösseren Deutlichkeit wegen die „Minderung" ausdrücklich erwähnt, während im Handelsgesetzbuche der Ausdruck Verlust in einem weiteren Sinne gebraucht ist, welcher die Minderung als theilweisen Verlust mit umfasst.

Zu § 76.

Der bisherige Absatz 3 enthält nicht so sehr eine den Bestimmungsort betreffende Beschränkung der Haftpflicht, als eine natürliche Folgerung aus gewissen Vorschriften des Frachtbriefes, die als selbstverständlich in das Handelsgesetzbuch nicht aufgenommen ist: Denkschrift zur Reichstags-Drucksache Nr. 632/1897 S. 273 zu § 460 (jetzt 468) des Entwurfs. Nachdem diese Bestimmung mit Weglassung der auf die Haftpflicht der Eisenbahn bezüglichen Schlussworte unter den Vorschriften über Ablieferung des Gutes, als Zusatz zum § 66 Absatz 3 Aufnahme gefunden hat, ist sie hier weggefallen.

Zu § 77.

Der neue Text gibt die bisherigen Bestimmungen über die Beschränkung der Haftpflicht bei besonderen Gefahren ihrem wesentlichen Inhalte nach unverändert wieder. Nur ist die Fassung dem konnexen § 459 des Handelsgesetzbuchs, welcher auch die im Pariser Zusatzübereinkommen zu Absatz 1 Ziffer 1, 3 und 6 enthaltenen Ergänzungen des entsprechenden Artikels 31 des Internationalen Uebereinkommens, betreffend die Aufnahme der fraglichen Vereinbarungen in den Frachtbrief, bereits berücksichtigt hat, selbst in minder erheblichen Einzelheiten überall möglichst genau angepasst. — Die Einschaltung im Absatz 1 Ziffer 1 und 3, wonach die von der Haftung befreiende Beförderung in offenen Wagen (Ziffer 1) und die Verladung oder Entladung durch den Absender oder den Empfänger (Ziffer 3) auch auf Vorschriften der Verkehrsordnung beruhen kann[5]), ist als den Intentionen des Handelsgesetzbuchs entsprechend betrachtet worden.[6]) Vergl. auch die Bemerkungen zu § 52 Ziffer 7. — Die Bestimmung im Absatz 1 Ziffer 1 a. E., wonach unter dem Schaden, welcher aus der mit der Beförderung in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahr entsteht, auffallender Gewichtsabgang oder der Verlust ganzer Stücke nicht zu verstehen ist, wurde in leicht abgeänderter Fassung beibehalten, obschon sie in den Artikeln 459 des Handelsgesetzbuchs ebenso wenig aufgenommen worden ist, wie in den konnexen Artikel 31 des Internationalen Uebereinkommens. Nach dem Kommissionsberichte der Pariser Konferenz, Reichstags-Drucksache Nr. 30 S. 90/91 wird der Inhalt der fraglichen Bestimmung für selbstverständlich, die vorgeschlagene Fassung aber für bedenklich gehalten.

Zu § 78.

Auch in diesem, die Beschränkung der Haftung bei Gewichtsverlusten betreffenden Paragraphen sind nur minder wesentliche Fassungsänderungen vorgenommen, und zwar in engem Anschluss an den entsprechenden § 460 H.-G.-B.

§ 80

lautet nunmehr:

„Höhe des Schadensersatzes bei Verlust oder Minderung des Gutes."

„Muss auf Grund des Frachtvertrages von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz ge-

[5]) Derartige Vorschriften finden sich namentlich in der Anlage B.

[6]) Bei Ziffer 6 findet sich dieser Zusatz bereits im Handelsgesetzbuche, wie auch im bisherigen Texte der Verkehrsordnung; er fehlt aber in den konnexen Stellen des Internationalen Uebereinkommens.

leistet werden, so ist der gemeine Handelswerth und in dessen Ermangelung der gemeine Werth zu ersetzen, welchen Gut derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatte, unter Hinzurechnung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten sowie an Fracht bereits bezahlt ist. Vergl. jedoch § 88."

Die bisherige Festsetzung der Höhe des Schadensersatzes im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes des Gutes musste sich an die dafür im Artikel 396 des alten Handelsgesetzbuchs gegebenen Vorschriften, wonach für die Berechnung des zu ersetzenden Werthes des Gutes Ort und Zeit der Ablieferung maassgebend waren, genau anschliessen. Nachdem durch § 457 Absatz 1 des neuen Handelsgesetzbuchs die im Artikel 34 des Internationalen Uebereinkommens niedergelegten Grundsätze für die Berechnung der Höhe dieses Werthes — nach Ort und Zeit des Versandes — auch für den inneren Eisenbahnverkehr angenommen worden sind, ist dies selbstverständlich ebenso in der neuen Verkehrsordnung geschehen, und zwar unter wörtlicher Wiedergabe des Textes der erwähnten Bestimmung des neuen Handelsgesetzbuchs.

Die Hinweisung auf § 88 am Schlusse des gegenwärtigen Paragraphen trägt der Vorschrift im Absatz 3 des § 457 H.-G.-B. betreffend Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn, Rechnung.

Zu § 81.

Die Ueberschrift lautet nunmehr, mit Rücksicht auf den erweiterten Inhalt des Paragraphen: „Beschränkung der Höhe des Schadensersatzes durch die Tarife."

Absatz 1 gibt den dem Internationalen Uebereinkommen Artikel 35 nachgebildeten bisherigen alleinigen Inhalt des Paragraphen in folgender, dem Handelsgesetzbuch § 461 angepasster, gegenüber dem bisherigen Text wenig veränderter Fassung wieder: „Die Eisenbahnen können in besonderen Bedingungen (Ausnahmetarifen) einen im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung zu erstattenden Höchstbetrag festsetzen, sofern diese Ausnahmetarife eine Preisermässigung für die ganze Beförderung gegenüber den gewöhnlichen Tarifen der Eisenbahn enthalten und der gleiche Höchstbetrag auf die ganze Beförderungsstrecke Anwendung findet."

Der neu hinzugefügte Absatz 2 lautet: „Den Eisenbahnen ist ferner gestattet, die im Falle des gänzlichen oder theilweisen Verlustes oder der Beschädigung von Kostbarkeiten, Kunstgegenständen, Geld und Werthpapieren zu leistende Entschädigung in den Tarifen auf einen Höchstbetrag zu beschränken." — Nachdem im § 462 des neuen Handelsgesetzbuchs der Eisenbahn-Verkehrsordnung die Bestimmung darüber vorbehalten ist, inwieweit für den Fall des Verlustes oder der Beschädigung von derartigen Gegenständen die zu leistende Entschädigung auf einen Höchstbetrag beschränkt werden kann, erschien es angezeigt, den Bahnen zu gestatten, solche Bestimmungen in den Tarifen zu treffen. Dies wird voraussichtlich demnächst geschehen.

Als Absatz 3 ist weiter folgende neue Bestimmung aufgenommen: „Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergl. § 88." Damit ist der Vorschrift der §§ 461 Absatz 2 und 462 Satz 2 des Handelsgesetzbuchs über den Einfluss von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit auf die in Absatz 1 und 2 dieses Paragraphen erwähnten Fälle beschränkter Haftpflicht Rechnung getragen.

§ 83

lautet nunmehr: „Im Falle der Beschädigung des Gutes ist für die Minderung des im § 80 bezeichneten Werthes Ersatz zu leisten. Ist für den zu ersetzenden Werth des Gutes auf Grund der Bestimmungen des § 81 im Tarif ein Höchstbetrag festgesetzt, so wird der für die Beschädigung zu leistende Ersatz verhältnissmässig gekürzt. Vergl. jedoch § 88."

Während der bisherige § 83 in genauem Anschluss an die Fassung des Artikels 37 des Internationalen Uebereinkommens bestimmt, dass im Falle der Beschädigung „der ganze Betrag des Minderwerthes" zu ersetzen sei, verweist die für den ersten Satz des neuen § 83 vorgeschlagene Fassung, wie der ihr zu Grunde liegende § 457 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, lediglich auf die sinngemässe Anwendung der für den Fall des Verlustes gegebenen Vorschriften. Nach der dem Reichstage vorgelegten Denkschrift zu Nr. 632, 1897 S. 271 war schon die jetzige Bestimmung in diesem Sinne auszulegen.

Im zweiten Satze ist die Anwendung des im ersten Satze niedergelegten Prinzipes auf die Fälle der tarifmässigen Beschränkung der Höhe des Ersatzes (§ 81) im Sinne des § 457 Absatz 2 verbunden mit den §§ 461 und 462 des Handelsgesetzbuchs geregelt.

Den letzteren Bestimmungen entspricht auch die Verweisung auf die allgemeine Vorschrift des § 88 über den Einfluss von Vorsatz usw. am Schluss der neuen Fassung.

Zu § 84.

In Absatz 1 und 2 sowie in der Ueberschrift ist nach der Ausdrucksweise des Handelsgesetzbuchs § 463 statt „Deklaration" (des Interesses an der Lieferung) und „deklariren" gesetzt: „Angabe" und „(im Frachtbrief) angeben."

Der neue Absatz 3, der an die Stelle der bisherigen Absätze 3 bis 5 tritt, lautet: „Der Frachtzuschlag ist für untheilbare Einheiten von je 10 ℳ und 10 km zu berechnen und darf 2,5 ₰ für 1 km und für je 1 000 ℳ des als Interesse angegebenen Betrages nicht übersteigen. Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt für den ganzen Durchlauf 40 ₰. Ueberschiessende Beträge werden auf 10 ₰ abgerundet." — Der nach dem Vorgang des § 9 Absatz 2 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen (in der Fassung des Pariser Zusatzübereinkommens) neu redigirte erste Satz beruht im wesentlichen auf der Grundlage der bisherigen Bestimmung, wonach der Frachtzuschlag Fünf vom Tausend der deklarirten Summe für je angefangene 200 km nicht übersteigen darf. Die neue Fassung beseitigt aber gewisse Schwierigkeiten der Berechnung für Sendungen, die mangels direkter Tarife von der Versand- bis zur Bestimmungsstation gebrochen abgefertigt werden.

Als Absatz 4 ist, dem § 463 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs entsprechend, neu bestimmt: „Ist die Ersatzpflicht nach den Vorschriften des § 81 auf einen Höchstbetrag beschränkt, so findet eine Angabe des Interesses an der Lieferung über diesen Betrag hinaus nicht statt."

§ 85

lautet nunmehr: „Hat eine Angabe des Interesses an der Lieferung stattgefunden (§ 84), so kann im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung des Gutes ausser der in den §§ 80 und 83 bezeichneten Entschädigung der Ersatz des weiter entstandenen Schadens bis zu dem angegebenen Betrage beansprucht werden." — Die Modifikationen gegenüber der bisherigen Fassung folgen dem Wortlaute des Handelsgesetzbuchs § 463 Absatz 1. Nach seinem Vorgange ist auch der bisherige zweite, die Beweisfrage betreffende Satz weggelassen.

Zu § 86.

In der neuen Fassung sind die bisherigen Vorschriften über die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist im wesentlichen unverändert geblieben. Nur ist, nach dem Vorgange des Handelsgesetzbuchs § 466 Absatz 1, auch hier die Bestimmung über die Beweislast weggefallen.

Zu § 87.

Die bisherigen Bestimmungen über die Höhe des Schadensersatzes bei versäumter Lieferfrist sind als Absatz 1 beibehalten. Nur sind, der Ausdruckweise in dem konnexen H.-G.-B. § 466 Absatz 2 und 3 entsprechend, die Worte „Deklaration" und „deklarirten" durch „Angabe" und „angegebenen" ersetzt.

Der neue Absatz 2: „Beweist die Eisenbahn, dass kein Schaden entstanden ist, so ist keine Vergütung zu leisten."

bringt gegenüber abweichenden irrigen Auffassungen zum Ausdruck, dass die Anwendung der Vorschriften dieses Paragraphen stets das Vorhandensein eines Schadens voraussetzt.

Durch den neuen Absatz 3 ist nach dem Vorgange des H.-G.-B. § 466 Absatz 4 bestimmt: „Wegen der Fälle, in denen voller Ersatz zu leisten ist, vergl. § 88.“

§ 88

hat folgende Fassung erhalten:

„Schadensersatz bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit der Eisenbahn.“

„Ist der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt, so kann in allen Fällen Ersatz des vollen Schadens gefordert werden.“

Im Anschluss an den wesentlichen Inhalt der dem Artikel 41 des Internationalen Uebereinkommens entsprechenden bisherigen Fassung sind die Vorschriften über den Einfluss von Arglist und grober Fahrlässigkeit auf den Schadensersatz hier zusammengefasst. Nur ist nach dem Vorgange der konnexen Bestimmungen in den §§ 438 a. E., 457 Absatz 3, 461 Absatz 2, 464 Absatz 2, 465 Absatz 2 und 466 Absatz 4 des Handelsgesetzbuchs der bisherige Ausdruck „Arglist“ durch das in diesem Zusammenhange damit wesentlich gleichbedeutende Wort „Vorsatz“ ersetzt. Auch ist, um zugleich die im Handelsgesetzbuch gewählte Methode der Darstellung zu berücksichtigen, bei den betreffenden einzelnen Bestimmungen auf die Anwendbarkeit dieser allgemeinen Vorschrift hingewiesen.

§ 89.

Die Vorschriften über „Verwirkung der Schadensersatzansprüche“, die sich ebenmässig auch im Internationalen Uebereinkommen Artikel 43 finden, sind in der Fassung des H.-G.-B. § 467, welcher gegenüber dem bisherigen Text des § 89 nur ganz unerhebliche Modifikationen der Ausdrucksweise zeigt, in die neue Verkehrsordnung übernommen.

Zu § 90.

An den bisherigen Bestimmungen, betr. das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn nach Bezahlung der Fracht und Annahme des Gutes, sind Aenderungen nur im Absatz 2 vorgenommen, der nunmehr lautet:

„Hiervon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche für Schäden, die durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden sind;

2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn sie spätestens am vierzehnten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach § 74 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen schriftlich angebracht werden;

3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die gemäss §§ 71 oder 72 festgestellt worden sind, bevor der Empfänger das Gut angenommen hat, oder deren Feststellung nach § 71 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;

4. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, die bei der Annahme äusserlich nicht erkennbar waren, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:

a) es muss unverzüglich nach der Entdeckung des Mangels und spätestens binnen einer Woche nach der Annahme zu dessen Feststellung entweder bei Gericht die Besichtigung des Gutes durch Sachverständige oder schriftlich bei der Eisenbahn eine gemäss § 71 vorzunehmende Untersuchung des Gutes beantragt werden;

b) der Berechtigte muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.“

Die vorgeschlagene neue Fassung des Absatzes 2 enthält gegenüber dem bisherigen Wortlaut verschiedene theils materielle, theils formelle Aenderungen in möglichst genauem Anschluss an den Text des § 438 Absätze 3 und 5 und des § 464 des Handelsgesetzbuchs. In diesen Gesetzesstellen ist auf thunliche Uebereinstimmung mit den konnexen Bestimmungen des Artikels 44 des Internationalen Uebereinkommens (in der durch das Pariser Zusatzübereinkommen vorgesehenen Fassung) bereits Rücksicht genommen. Als besonders erhebliche Aenderungen gegenüber der bisherigen Fassung sind hervorzuheben:

zu 1: das Wegfallen der Regelung der Beweislast;

zu 2: die Erstreckung der Frist von 7 Tagen auf 14 Tage;

zu 3: das Citat des § 72

zu 4a: die Herabsetzung der Frist von 4 Wochen auf 1 Woche; endlich

nach 4b: das Wegfallen der bisherigen Bestimmung, wonach die Vorschriften unter 4 keine Anwendung finden, wenn die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger auf der Empfangsstation möglich war und die Eisenbahn sich bereit erklärt hat, sie dort vorzunehmen. Diese Bestimmung, die aus dem Internationalen Uebereinkommen in die alte Verkehrsordnung übernommen worden war, aber in die erwähnten Vorschriften des Handelsgesetzbuchs nicht übergegangen ist, dürfte gemäss H.-G.-B. § 471 für den inneren Verkehr durch die neue Ordnung nicht getroffen werden.

Absatz 5 ist weggefallen, nachdem das darin enthaltene Gebot der Schriftlichkeit an den einzelnen Stellen, wo es der Absicht der gegenwärtigen Bestimmung nach allein Anwendung zu finden hat, in der neuen Fassung des Absatzes 2 (Ziffer 2 und 4) schon zum Ausdrucke gekommen ist.

§ 91

lautet nunmehr:

„Verjährung der Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung des Gutes.“

„(1) Die Ansprüche gegen die Eisenbahn wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder verspäteter Auslieferung des Gutes verjähren in einem Jahre.

(2) Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung mit dem Ablaufe des Tages, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes oder der verspäteten Ablieferung mit dem Ablaufe der Lieferfrist.

(3) Die Verjährung wird durch die schriftliche Anmeldung des Anspruches bei der Eisenbahn gehemmt. Ergeht auf die Anmeldung ein abschlägiger Bescheid, so beginnt der Lauf der Verjährungsfrist wieder mit dem Tage, an welchem die Eisenbahn ihre Entscheidung dem Anmeldenden schriftlich bekannt macht und ihm die der Anmeldung etwa angeschlossenen Beweisstücke zurückstellt. Weitere Gesuche, die an die Eisenbahn oder an die vorgesetzten Behörden gerichtet werden, bewirken keine Hemmung der Verjährung.

(4) Für die Unterbrechung der Verjährung bewendet es bei den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

(5) Die im Absatz 1 bezeichneten Ansprüche können nach der Vollendung der Verjährung nur aufgerechnet werden, wenn vorher der Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung der Eisenbahn angezeigt oder die Anzeige an sie abgesendet worden ist. Der Anzeige an die Eisenbahn steht es gleich, wenn gerichtliche Beweisaufnahme zur Sicherung des Beweises beantragt oder in einem zwischen dem Absender und dem Empfänger oder einem späteren Erwerber des Gutes wegen des Verlustes, der Minderung, der Beschädigung oder der verspäteten Ablieferung anhängigen Rechtsstreite der Eisenbahn der Streit verkündet wird.

(6) Die Vorschriften dieses Paragraphen finden keine Anwendung, wenn die Eisenbahn den Verlust, die Minderung, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Gutes vorsätzlich herbeigeführt hat. Sie finden ferner keine Anwendung auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander.“

Die neue Fassung hält sich möglichst genau an die Vorschriften der §§ 439 (in Verbindung mit 414) und 470 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, in denen die Aenderungen des konnexen Artikels 45 des Internationalen Uebereinkommens durch

das Pariser Zusatzübereinkommen bereits berücksichtigt sind, indess eine vollständige Uebereinstimmung mit den Sätzen des internationalen Rechts nicht für angängig erachtet wurde.

Demgemäss sind für Absatz 1 nur leichte redaktionelle Aenderungen vorgesehen.

Im Absatz 2 sind die den Beginn der Verjährung betreffenden Bestimmungen des H.-G.-B. § 414 Absatz 2 in ihrer Anwendung auf den Eisenbahnfrachtvertrag (§ 439) wiedergegeben. Hierdurch ist zugleich ein in den Vorschriften des alten Handelsgesetzbuchs begründeter Unterschied zwischen dem bisherigen Texte dieses Absatzes und dem Artikel 45 Absatz 2 des Internationalen Uebereinkommens bezüglich des Beginnes der Verjährung im Falle der Verspätung beseitigt. Die Worte „an dem Tage" sind, gleichfalls nach dem Vorgange des Handelsgesetzbuchs, durch den präziseren Ausdruck „mit dem Ablauf des Tages" ersetzt.

Absatz 3, betreffend die Hemmung der Verjährung, ist den Bestimmungen des § 470 Absatz 2 des Handelsgesetzbuchs, soweit sie hierher gehören, entnommen, und deckt sich dem Sinne nach mit Artikel 45 Absatz 4 des Internationalen Uebereinkommens (in der Fassung des Pariser Zusatzübereinkommens).

In dem neu hinzugefügten Absatz 4 ist zur Vermeidung von Missverständnissen der Gegensatz zwischen „Hemmung" und „Unterbrechung" hervorgehoben und in letzterer Hinsicht auf die allgemeinen gesetzlichen Vorschriften verwiesen. Nach dem Internationalen Uebereinkommen (Artikel 45 Absatz 3) kommen in dieser Beziehung die Gesetze des Landes, wo die Klage angestellt ist, zur Anwendung.

Absatz 5 ist dem § 414 Absatz 3 in Verbindung mit § 439 des Handelsgesetzbuchs entnommen. Er weicht von den Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens Artikel 46 insofern ab, als auch verjährte Ansprüche im inneren Rechte zur Aufrechnung benutzt werden können, wenn vor dem Ablaufe der Verjährung eine Anzeige an die Eisenbahn oder ein ihr gleichstehender Vorgang stattgefunden hat.

Im Absatz 6 sind die Bestimmungen des § 414 Absatz 4 und des § 439 des Handelsgesetzbuchs über die Nichtanwendbarkeit der Vorschriften dieses Paragraphen auf die Fälle einer vorsätzlichen Handlung von Seiten der Eisenbahn sowie auf Rückgriffsansprüche der Eisenbahnen unter einander wiedergegeben.

Die Schlussbestimmung,

die sich unter IX der bisherigen Ordnung findet, ist weggefallen. Die im ersten Absatz enthaltene Vorschrift über die Veröffentlichung ergibt sich für eine Rechtsverordnung schon aus Artikel 2 der Reichsverfassung. Vergl. übrigens auch den zweiten Satz des Absatzes 2 der neuen Eingangsbestimmungen. Die Vorschrift des bisherigen zweiten Absatzes wegen Bereithaltung von Exemplaren der Verkehrsordnung passt nicht zu ihrem nunmehrigen Charakter als Rechtsordnung (s. das im Eingang dieser Abhandlung Bemerkte) und wird zudem dadurch überflüssig, dass der Text der Verkehrsordnung in die für das Publikum bereit zu haltenden Tarife aufgenommen ist.

Zu Anlage B.

Die Vorschriften über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände haben nur wenige Aenderungen erfahren:

In der Anmerkung zur Ueberschrift sind neben dem Internationalen Uebereinkommen auch die bezüglichen späteren Vereinbarungen erwähnt.

Wegen der Aenderung in Nr. XXXV a vergl. das zu § 50 C Bemerkte.

Im Eingang der Nr. XXXV c sind die Präparate „Petroklastit" und „Haloklastit" neu eingefügt.

Zu den Anlagen C und D.

Die Frachtbriefformulare sind nur in folgenden Punkten modifizirt:

In die für Bezeichnung der Wagen bestimmte Rubrik sind zwei Unterspalten für „Ladegewicht" und „Ladefläche" nach dem Vorgange des Pariser Zusatzübereinkommens aufgenommen.

Für die Adresse ist aus Anlass einer aus dem Handelsstande gegebenen Anregung die Angabe von „Strasse und Hausnummer" vorgeschrieben, jedoch nur in dem Sinne, dass der Absender für die Folgen mangelhafter Adressangaben zu haften hat (V.-O. § 53 Absatz 1). Vergl. auch allgemeine Abfertigungsvorschriften S. 53, 54.

Die Spalte „sonstige zulässige Erklärungen" hat unter der Ueberschrift „Zulässige Erklärungen" eine erweiterte Fassung erhalten.

Statt der Worte „deklarirtes Interesse an der Lieferung" und „Interessedeklaration" ist überall der Ausdruck „Interesse an der Lieferung" gesetzt.

Zu Anlage E.

Dieses Formular hat zur Hervorhebung des Unterschiedes von der neuen Anlage F die Ueberschrift: „Besondere Erklärung über die Verpackung des Gutes" erhalten.

Als Anlage F

ist ein neues Formular für eine „Allgemeine Erklärung über die Verpackung des Gutes" eingeführt. Vergl. hierüber das oben zu § 58 Bemerkte.

Als Anlage G

ist die durch das Pariser Zusatzübereinkommen modifizirte bisherige Anlage F, „Nachträgliche Anweisung", vorgesehen, worüber bereits zu § 64 Absatz 6 das Erforderliche bemerkt ist.

---

In allen Punkten, die sich in der obigen Darstellung nicht erwähnt finden, sind[7]) die Vorschriften der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 sammt ihren abändernden und ergänzenden Nachträgen in die neue Eisenbahn-Verkehrsordnung übergegangen. Diese schliesst sich somit ihrer Vorgängerin nach Form und Inhalt zum weitaus grössten Theil auf's Engste an. Um so sorgfältiger wird bei Anwendung der neuen Ordnung auf ihre vielfachen und zum Theil nicht unerheblichen Abweichungen von den bisherigen Vorschriften zu achten sein. Diese Aufgabe dem Praktiker zu erleichtern, ist der Zweck der vorstehenden Erörterungen.

G.

[7]) Abgesehen von einigen dem veränderten Inhalt einiger Paragraphen entsprechenden weiteren Modifikationen der Ueberschriften.

# Zur Abwehr der Angriffe wegen des Wagenmangels auf den preussischen Staatsbahnen.

Die „Breslauer Zeitung" hatte in einem Artikel unter der Ueberschrift „Wagenmangel" am 17. Oktober d. J. u. a. behauptet, „dass Klagen über grossen Wagenmangel auch in diesem Herbst stärker als je und mit voller Berechtigung erhoben werden, dass die Vorkehrungen, welche von der Verwaltung zur Beseitigung der Kalamität durch grössere Wagenstellung getroffen worden seien, sich als völlig unzureichend erwiesen hätten und dass dem gewaltigen Andrange von Gütern, deren Beförderung gedeckte Wagen erfordert, gegenwärtig ein völlig unzureichender Wagenpark gegenüberstehe, der beim besten Willen der Beamten den Bedarf nicht decken könne. Dass es so kommen würde, sei von fachmännischer Seite häufig vorausgesagt und die Beschaffung von neuen Wagen gefordert worden, doch habe sich trotzdem die Eisenbahnverwaltung, der diese Erkenntniss doch auch nicht gefehlt haben könne, nicht bewogen gefühlt, energisch dem Uebel zu begegnen, einmal wohl in der Hoffnung, auch diesmal mit der alten abgenutzten Art wieder durchzukommen, dann aber ganz besonders unter dem Einfluss des bösen Prinzipes der Sparsamkeit, das in den maassgebenden Kreisen das entscheidende sei und Reformen nur dann zulasse, wenn der alte Zustand absolut nicht mehr aufrecht erhalten werden könne."

Die königliche Eisenbahndirektion in Breslau hat hierauf in einer Zuschrift an die „Breslauer Zeitung", die in deren Morgenausgabe vom 25. Oktober d. J. abgedruckt ist, unter Vorführung von Zahlenmaterial festgestellt:

1. dass die Vergrösserung des Wagenparkes der preussischen Staatsbahnen nach Maassgabe des Bedürfnisses und in dem Umfange, wie es bis zur äussersten Grenze der Leistungsfähigkeit der inländischen Fabriken überhaupt erreichbar war, erfolgt ist;
2. dass auch in diesem Jahre wieder erhebliche Mehrleistungen der Eisenbahn in der Wagengestellung stattgefunden haben und
3. dass der Wagenmangel sich gegen früher erheblich vermindert hat.

Die Eisenbahndirektion führt dabei aus:

Die Etats der Jahre 1892 bis 1895 werfen durchschnittlich jährlich 50 000 000 ℳ, 1896 und 1897 je 75 000 000 ℳ, 1898 und 1899 je 100 000 000 ℳ für Beschaffung von Betriebsmitteln aus; die Zunahme des Ladegewichtes der Güterwagen beträgt von 1892 bis 1898 42,5 %, während in derselben Zeit der Eisenbahnverkehr — so stark er auch gewachsen ist — sich doch nur um 39,9 % vermehrt hat. Also die Betriebsmittelbeschaffungen sind unter Aufwendung von Kosten, wie sie in ähnlichem Maasse nie aufgewendet wurden, derart gestiegen, dass die inländischen Fabriken bis an die äusserste Grenze ihrer grossen Leistungsfähigkeit beansprucht sind.

Darauf werden von der Eisenbahndirektion die thatsächlichen Leistungen des Jahres 1899 mit den Jahren 1897 und 1898 verglichen. In den drei verkehrsstarken Herbstmonaten wurden angefordert 1897 = 6 139 617 Wagen, von denen nicht rechtzeitig gestellt wurden = 471 390 Wagen = 7,7 %. Im Jahre 1898 wurden angefordert = 6 258 055 Wagen, von denen nicht rechtzeitig gestellt wurden = 173 543 Stück. Mithin ist die Ziffer des Wagenmangels auf 2,8 % zurückgegangen, während die thatsächliche Mehrleistung der Eisenbahn = 7,3 % beträgt. Im laufenden Jahre ist die Mehrleistung der Eisenbahn eine noch erheblich grössere. Der Kohlenverkehr hat in der Zeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. gegen das Vorjahr um 8 % im Ruhrbezirk, um 8,2 % in Oberschlesien zugenommen. Trotzdem hat sich die Wagengestellung bis Oktober fast anstandslos vollzogen, der Mangel hat im verkehrsstarken Monat September nur 0,7 % betragen; sehr ähnlich stellen sich die Ergebnisse in Bezug auf die Gestellung gedeckter Wagen. Im September, 1898 betrug die Zahl der gestellten bedeckten Wagen 737 535 Stück, der fehlenden 12 830; im September 1899 dagegen der gestellten 818 667 Stück, der fehlenden 12 408 Stück. Die Mehrleistung der Eisenbahn betrug also im September 1899 = 9,3 %, während die Anzahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen von 1,7 % auf 1,5 % zurückgegangen ist.

Die Behauptungen der „Breslauer Zeitung" zeigten sich hiernach als haltlos und mit den thatsächlichen Verhältnissen in vollem Widerspruch. Die Zeitung fügt nun den Erklärungen der Eisenbahndirektion ein neues Material und neue Behauptungen hinzu, sie knüpft an die Darstellung der thatsächlichen Verhältnisse seitens der Eisenbahndirektion eine Bemerkung des Inhalts: „Nach der stattgehabten Vermehrung der Wagen erscheine der Prozentsatz der fehlenden Wagen im Verhältniss zum Gesammtwagenpark natürlich geringer. Das sehe rechnerisch sehr hübsch aus, aber die Interessenten empfänden in der Praxis nicht die geringste Erleichterung und das gelte bezüglich der gedeckten, wie der ungedeckten Wagen in gleicher Weise." Auch hier hält die Sachkunde der „Breslauer Zeitung" nicht Stand. Es war festgestellt, dass der Prozentsatz der fehlenden Wagen zur Anforderung (nicht wie irrthümlich untergelegt wird, zum Gesammtwagenpark) erheblich zurückgegangen ist. Dann sei nochmals hervorgehoben, dass die Gestellung der gedeckten Wagen beispielsweise im September d. J. gegen 1898 mehr betrug 9,3 %, während die Anzahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen von 1,7 auf 1,5 % zurückgegangen ist, dass ferner gegen das Jahr 1897 eine Mehrleistung vorliegt von 29 %, während die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen von 11,6 auf 1,5 % zurückgegangen ist. In Bezug auf die ungedeckten Wagen sei bemerkt, dass im Monat Oktober in den beiden von der „Breslauer Zeitung" hervorgehobenen Verkehrscentren (Ruhrrevier und Oberschlesien) mehr gestellt ist gegen das Vorjahr an der Ruhr 5,6 %, in Oberschlesien 8,3 %, während die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen von 5,4 auf 4,7 % zurückgegangen ist, und zwar in Oberschlesien, dessen Interessentenkreise vornehmlich bei dem Artikel in Betracht kommen mögen, zurückgegangen sogar von 7,3 auf 4,8 %. Also sowohl die Argumentirung wie die thatsächlichen Unterlagen der „Breslauer Zeitung" bedürfen der Korrektur.

Dass im Monate Oktober Wagen überhaupt nicht mit irgend welcher Verspätung gegenüber den angemeldeten Wünschen zur Gestellung gelangen sollen, mit anderen Worten, dass die Wagen so umher stehen, dass in jedem Augenblick des ausgesprochenen Wunsches (mögen plötzlich 1 000 Wagen mehr oder weniger in Frage kommen) nur immer zuzulangen ist, wird von einer ihrer Verantwortung bewussten Verwaltung im Ernst wohl nicht verlangt werden.

Wenn die „Breslauer Zeitung" damit schliesst, dass „angesichts solcher Zustände man unmöglich werde behaupten können, dass die Frage des Wagenmangels bereits in ein Stadium getreten wäre, wo Klagen in der Oeffentlichkeit sich erübrigen", so ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Eisenbahnverwaltung sich begründeten Beschwerden nicht verschliesst, dass es sich aber in dem fraglichen Artikel um Behauptungen handelte, die mit den thatsächlichen Verhältnissen sich in vollem Widerspruch befinden. Wenn von solchen Erörterungen überhaupt Notiz genommen wird, so geschieht es in dem Bedauern, dass die öffentliche Meinung durch solche Darstellungen irre geführt wird. Der „Breslauer Zeitung" ist es bei dem von ihr bekundeten Interesse zu der Frage der Wagengestellung vielleicht möglich, Vergleiche mit anderen Ländern aufzustellen und nachzuweisen, wo die Bedürfnisse des Eisenbahnverkehres besser befriedigt werden, als bei der von ihr bemängelten preussischen Staatsbahn. Sie kann dabei zwei Notizen aus der „Vossischen Zeitung" mit in den Kreis ihrer

Betrachtungen ziehen. Die letztere schreibt in dem Finanz- und Handelsblatt vom 20. Oktober d. J. unter der Ueberschrift „Wagennoth in Belgien“: „Sämmtliche Zechen Belgiens erheben die bittersten Klagen über den Wagenmangel; nicht ein Drittel der für sie erforderlichen Wagen ist vorhanden. Die Glashüttenbesitzer erklären, dass, wenn dieser Wagenmangel noch bis in die nächste Woche hinein andauere, sie gezwungen seien, ihre Oefen niederzublasen, was ein vierwöchentliches Feiern der Arbeiter herbeiführen würde.“ Ferner schreibt dieselbe Zeitung in ihrer Morgenausgabe vom 1. d. Mts.: „Die Wagennoth in Belgien hat sich weiter verschärft. Aus allen Industriebezirken ertönt der Ruf nach Brüssel: ‚Die Industrie ist in Gefahr.‘ Zechen, die 120 bis 150 Wagen forderten, haben 2 bis 5 Wagen erhalten! Mehrere Zechen haben bereits die Förderung eingeschränkt. Das Verkaufskontor der Zechen des hennegauischen Mittelbeckens hat mittelst Rundschreibens allen Kunden angezeigt, dass es fortab keinerlei Bürgschaft für die Pünktlichkeit der Lieferungen von Brennmaterial übernehmen kann.“ Wir können die „Breslauer Zeitung“ auch auf die in Nr. 83 d. Ztg. abgedruckte Notiz der „Berliner Börsen-Zeitung“ aufmerksam machen, wonach der in Amerika herrschende Wagenmangel einer grossen Eisenbahngesellschaft Anlass gegeben hat, den Frachtsatz für Getreide nach den östlichen Hafenplätzen zu erhöhen.

Würde die „Breslauer Zeitung“, bevor sie so abfällige Behauptungen aufstellt, sich vorher mehr zur Sache unterrichten, so käme ihr vielleicht der Gedanke, dass es bei der von ihr verschmähten preussischen Staatsbahn doch nicht so übel bestellt sei.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Am 10. d. Mts. findet die Sitzung des preussischen **Landeseisenbahnraths** statt. Auf der Tagesordnung stehen: 1. Uebersicht der Normaltransportgebühren; 2. Mittheilung über genehmigte Ausnahmetarife. Ausserdem mehrere von der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen vorberathene, für die Beschlussfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen vorbereitete Anträge von allgemeinem Interesse zu der Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifes, betreffend die Tarifirung von elektrischen Akkumulatoren, von Getreide- und Maiskeimen, von Hirseschalen, von Schlempe aller Art und von Mehl und Mühlenerzeugnissen.

— **Betriebseröffnungen.** Am 25. Oktober d. J. ist die 3,29 km lange Reststrecke Scheune-Pommerensdorf der Kleinbahn Casekow-Penkum-Oder für den Gesammtverkehr eröffnet worden. An der mit 0,75 und 1,435 m Spurweite dreischienig erbauten Strecke befinden sich die Stationen Scheune Kleinbahnhof, Güstow Personenhaltepunkt und Pommerensdorf Kleinbahnhof. An letzterer Station ist ein Hafen für Oderkähne angelegt und dadurch Gelegenheit geboten einen Umschlagsverkehr zwischen Eisenbahn- und Wasserfahrzeugen zu ermöglichen. Den Betrieb der Reststrecke sowohl wie auch denjenigen der am 8. April d. J. eröffneten Strecke Casekow-Penkum-Scheune (vergl. Nr. 33 S. 572 d. Ztg.) führt die pommersche Betriebsdirektion in Stettin der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

Ferner ist am 2. d. Mts. die der Oschersleben-Schöninger Eisenbahngesellschaft gehörige, unter eigener Verwaltung stehende, 27,85 km lange Nebeneisenbahn Oschersleben-Schöningen mit den Stationen Oschersleben Güterbahnhof O. S. E., Hornhausen, Hornhausen Nord, Privatladestelle, Ottleben, Ausleben, Kautzleben, Hötensleben und Schöningen zunächst für den Güterverkehr eröffnet worden. Mit der voraussichtlich am 15. d. Mts. erfolgenden Aufnahme des Personenverkehres gelangen auch die Personenhaltestelle Oschersleben O. S. E. und der Haltepunkt Barneberg zur Eröffnung. Die Bahn verbindet die preussischen Staatsbahnstrecken Magdeburg-Oschersleben-Börssum und Magdeburg-Schöningen-Jerxheim und schliesst in den Stationen Oschersleben und Schöningen an die genannten Linien an. Den Betrieb führt die Betriebsabtheilung Halle der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

— **Stückgutbeförderung.** In der Märzsitzung des Ausschusses des Deutschen Handelstages wurde nach einer Erörterung der vom Verband der Textilindustriellen von Chemnitz und Umgebung an den Reichstag gerichteten Eingabe, betr. Stückgutbeförderung von Sachsen nach England, beschlossen, zwar nicht jene Eingabe auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu setzen, jedoch bei den Mitgliedern des Handelstages eine allgemeine Umfrage über Beschwerden und Wünsche hinsichtlich der Beförderung von Stückgut auf der Eisenbahn, insbesondere hinsichtlich der Schnelligkeit dieser Beförderung, zu veranstalten. Auf diese Umfrage sind dem „Berl. Act.“ zufolge bisher von 47 Mitgliedern des Handelstages Antworten eingelaufen. 13 von ihnen beschäftigen sich lediglich mit der Stückgutbeförderung nach England. Von den übrigen Antworten geht die Mehrheit dahin, dass Beschwerden nicht beständen oder wenigstens nicht zur Kenntniss der Mitglieder gelangt seien. Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin theilen mit, dass der Verkehr zwischen Berlin und englischen Plätzen fast durchweg durch Speditöre vermittelt werde und keine Klagen über Langsamkeit dieses Verkehrs bekannt geworden seien. Der direkte Verkehr zu den Sätzen des deutsch-englischen Stückguttarifs vom 1. Oktober 1898 sei für Berlin bis jetzt nahezu gleich Null. Die Handelskammer zu Hamburg schreibt: Nach authentischen Mittheilungen der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen gebrauchen die Transporte mittelst besonderen Kurswagens von Chemnitz bis London (Blackfriars) fünf bis sechs Tage; dazu kommt noch die Zeit für die Beförderung in London von der Station bis zum Adressaten (London Haus). In sechs bis acht Tagen können aber Stückgüter von Chemnitz auch über Hamburg nach London (Haus) befördert werden. Die gegentheiligen Behauptungen, dass auf dieser Linie mindestens 10—14 Tage erforderlich seien, sind in dieser Allgemeinheit nicht zutreffend. Im übrigen ist die Frage von den Chemnitzer Interessenten über Gebühr aufgebauscht worden.“

Wir behalten uns vor, auf die in der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ veröffentlichten diesbezüglichen Mittheilungen des Deutschen Handelstages demnächst zurückzukommen.

— **Schlusszeit der Güterabfertigung.** Bei den Güterabfertigungsstellen entstehen oft, ähnlich wie bei den Postpacketschaltern, erhebliche Unzuträglichkeiten dadurch, dass das Stückgut grösstentheils erst in den Abendstunden aufgeliefert wird. Um es nicht an Maassnahmen zur Abhilfe fehlen zu lassen, sind höheren Auftrages zufolge im vorigen Jahre die zweckmässigsten Aufgabezeiten für Eil- und Frachtstückgüter für die verschiedenen Hauptrichtungen des Verkehres in übersichtlicher Zusammenstellung auf den Güterabfertigungsstellen zum Aushang gebracht und auch den Interessenten übersandt worden. Zugleich sind die Abfahrtszeiten der betreffenden Züge und ausserdem die Beförderungsgelegenheiten für einzelne, einen schnelleren Transport erfordernden Artikel bekannt gemacht. Gleichwohl ist durch diese Maassregel, sowie durch Einführung eines verlängerten Abenddienstes zur Bearbeitung des gesammten Tagesversandes ein Erfolg nicht erzielt worden, da die Auflieferung der Stückgüter nach wie vor grösstentheils in den Abendstunden stattfindet. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher angeordnet, auf denjenigen Stationen, auf welchen trotz wiederholter Einwirkung auf die Versender die angeführten Bekanntmachungen keine Beachtung finden, den Schluss für die Annahme gewöhnlicher Stückgüter bereits um 6 Uhr Abends eintreten zu lassen. In einzelnen Fällen ist diese Anordnung bereits mit Erfolg durchgeführt worden und steht auch bei weiteren Stationen bevor, obwohl hierbei die wirthschaftlichen Verhältnisse der Geschäftstreibenden mit erwogen werden. („Berl. Act.“)

— Ueber einen **Unglücksfall**, der sich am 26. Oktober, Nachmittags zwischen **Twardawa und Oberglogau** in der Nähe von Friedersdorf ereignete, berichtet die „Obergl. Ztg.“ folgendes: Drei junge Mädchen im Alter von ungefähr 20 Jahren waren als Arbeiterinnen der Bahnmeisterei Oberglogau mit Aufschütten von Kies auf der genannten Strecke beschäftigt. Nach Beendigung ihrer Arbeit traten sie den Heimweg an und benutzten hierzu das Bahngleise. Hierbei passirten sie eine Arbeitsstelle der mit der Verbreiterung des Bahndammes beschäftigten Ar-

beiter. Zwischen diesen und den Mädchen entspann sich eine Neckerei. Der 4 Uhr 46 Min. Nachm. in Oberglogau eintreffende Personenzug kam indessen herangebraust, ohne von den Arbeiterinnen, welche den Kopf in dicke Tücher eingehüllt trugen, bemerkt zu werden und erfasste die drei unglücklichen Mädchen. Zwei waren auf der Stelle todt. Das dritte kam mit dem Leben davon, ist jedoch schwer verletzt.

— **Rückfahrkarten Berlin-Konstantinopel.** Vom 1. November ab werden nach Konstantinopel (Hafen) 60tägige Rückfahrkarten auf den Stadtbahnfernstationen einschliesslich Charlottenburg über Breslau - Kattowitz - Oswiecim - Krakau-Lemberg - Itzkany - Buzeu - Faurei - Konstantza zum Preise von 266,20 ℳ I. Klasse, 183,20 ℳ II. Klasse und 140,70 ℳ III. Klasse ausgegeben. Anschuss an den rumänischen Dampfer Konstantza - Konstantinopel (13stündige Fahrt bei 188 Seemeilen) erreicht man bei Abfahrt von Berlin (Friedrichstrasse) Mittwoch und Sonnabend um 8.25 Vormittags. Die Gesammtreisedauer beträgt 51 oder 53 Stunden.

— **Verkehrsunterbrechungen in Bayern.** Die Strecke Bischofswiesen - Berchtesgaden ist für den Gesammtverkehr wieder frei. Gesperrt sind derzeit noch die Strecken: Siegsdorf-Ruhpolding für den Gesammtverkehr und Hörpolding-Stein an der Traun für den Wagenladungsverkehr.

— In der am 11. Oktober abgehaltenen Sitzung des ständigen Ausschusses des Bezirkseisenbahnraths zu Köln kam u. a. die **Herausgabe von Fahrplanbüchern** zur Sprache, indem Vertreter des niederrheinisch - westfälischen Industriebezirkes die Zulassung eines in Essen bei G. W. Baedeker erscheinenden Kursbuches als zweckmässig und zuverlässig zum Verkauf auf den Bahnhöfen empfahlen, wogegen das Ahn'sche Kursbuch, das als Westdeutsches Kursbuch an den Fahrkartenschaltern der Eisenbahnen verkauft würde, in verschiedenen Punkten mangelhaft sei. Seitens der Eisenbahnverwaltung wurde zugegeben, dass das letztere Buch sowohl in Bezug auf seine innere Einrichtung als auch insbesondere auf die äussere Ausstattung verbesserungsbedürftig sei, es werde aber für die Beseitigung der vorhandenen Mängel nunmehr Sorge getragen werden und das Buch zum nächsten Sommerfahrplan in neuer verbesserter Einrichtung und Ausstattung erscheinen. Die königliche Eisenbahnverwaltung habe nämlich beschlossen, es bei dem jetzigen Bestande des ausschliesslichen Betriebes amtlicher Fahrplanbücher bewenden zu lassen, wonach im Bereiche der preussischen Staatsbahnen vier solcher Bücher herausgegeben wurden, nämlich je ein ost-, nord-, süd- und westdeutsches. Der Verkauf anderer Fahrplanbücher durch die Eisenbahnbeamten würde den Anschein hervorrufen, als ob es sich hier auch um amtliche Veröffentlichungen handelte. Zu dem Hinweise auf das grüne Elberfelder Fahrplanbuch wurde von den Vertretern der Eisenbahndirektionen bemerkt, dass neben den amtlichen vier Fahrplanbüchern noch einige andere, schon in früherer Zeit unter Verantwortlichkeit der zuständigen Eisenbahnen für den engeren Lokalverkehr herausgegebene Fahrplanbücher zum Eisenbahnverkauf zugelassen worden seien. Zu diesen gehöre auch das Elberfelder Buch. Eine Ausnahme von dem Grundsatze der Nichtzulassung von privaten Fahrplanbüchern könne auch ferner nicht gemacht werden. Hiernach wurde die Befürwortung des eingangs erwähnten Antrages durch die Mehrheit abgelehnt.

— **Gründung eines Spar- und Vorschussvereins für die Beamten und Arbeiter des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig.** In einer am 26. Oktober d. J. in Danzig abgehaltenen Versammlung wurde die Gründung eines Spar- und Vorschussvereins für sämmtliche Beamte und Arbeiter des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig mit dem Sitze in Danzig beschlossen. Als Leiter der Versammlung führte Regierungsrath Flogertzy im wesentlichen etwa folgendes aus: Der zu gründende Verein soll lediglich eine durchaus freiwillige und gemeinnützige Vereinigung von Eisenbahnbeamten und Arbeitern sein, die ihre Verwaltung selbst führt und den Zweck verfolgt, die wirthschaftlichen Verhältnisse ihrer Mitglieder auf dem Wege der Selbsthilfe zu fördern. Von Seiten der Eisenbahnverwaltung würde das Unternehmen nur insofern eine Unterstützung erfahren, als von ihr die nöthigen Arbeitskräfte zur Erledigung der geschäftlichen Angelegenheiten des Vereins unter unbedingter Verschwiegenheit — auch den Vorgesetzten gegenüber — zur Verfügung gestellt werden sollen. Es wurden sodann die wesentlichsten Bestimmungen der entworfenen Satzungen erläutert. Nach diesen soll der Verein seinen Mitgliedern Gelegenheit geben, Ersparnisse durch Einzahlung monatlicher oder vierteljährlicher Pflichtbeiträge und freiwilliger Spareinlagen zinsbar anzulegen, sowie insbesondere auch Darlehen zu gewähren. An Eintrittsgeld werden von den Beamten 50 ₰, von den Arbeitern 20 ₰ erhoben. Die Pflichtbeiträge sind bei den Beamten auf monatlich 50 ₰ bis zum Höchstbetrage von 300 ℳ, bei den Arbeitern auf monatlich 25 ₰ bis zum Höchstbetrage von 20 ℳ festgesetzt. Die Pflichtbeiträge und Spareinlagen werden mit 3 % verzinst; die ersteren nehmen ausserdem an dem etwaigen Reingewinn in Form einer Dividende theil. An Darlehen werden an Beamte bis 500 ℳ, an Arbeiter bis 150 ℳ gewährt. Bei Darlehen bis zu 150 ℳ an Beamte und bis zu 30 ℳ an Arbeiter kann der Vorstand von der Bestellung von Bürgen absehen. Die Zinsen für Darlehen betragen bis zu 30 ℳ 4 % und bei höheren Beträgen 5 %. Der Vorstand besteht aus 11 Mitgliedern, mindestens 2 müssen dem Arbeiterstande angehören. Mehr als 100 Beamte und Arbeiter haben bereits am Versammlungstage ihren Beitritt zum Verein angemeldet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung wurden versetzt: der Ober- und Geheime Regierungsrath von Rabenau, bisher in Köln, als Ober-Regierungsrath an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Regierungsrath Schulze, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Köln, der Regierungsassessor Ottendorff, bisher Hilfsarbeiter in den Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Essen a/R.; ferner die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Günter, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Bauabtheilung nach Morbach und Bechtel, bisher in St. Johann-Saarbrücken, als Vorstand der Bauabtheilung nach Kirchberg.

Verliehen wurde: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mahler in Heilsberg i. Ostpr. die Stelle des Vorstandes der Betriebsinspektion daselbst und dem Eisenbahn-Bauinspektor Dütting in Neumünster die Stelle des Vorstandes der Werkstätteninspektion daselbst.

Ernannt wurden: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren: die Regierungsbaumeister Scheffer in Rahden, Guericke in Kattowitz und Böttrich in Magdeburg; zu Eisenbahn-Bauinspektoren: die Regierungsbaumeister Tackmann in Karthaus und Grube in Witten.

Der Eisenbahndirektor Schneider, seither Vorstand der Werkstätteninspektion in Neumünster, ist in den Ruhestand getreten.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Beantwortung von Interpellationen im österreichischen Abgeordnetenhause, betreffend die Verkehrsstockungen infolge Wagenmangels und die Brünner Bahnhofsverhältnisse.** Der Eisenbahnminister hat im Abgeordnetenhause eine Reihe von Interpellationen in betreff der durch den Wagenmangel auf den österreichischen Eisenbahnen hervorgerufenen Verkehrsstockungen in eingehender Weise beantwortet. Der Minister erwähnte zuerst, dass durch die Hochwasserkatastrophe bedauerlicherweise viele Bahnstrecken auf mehr oder minder lange Zeit unfahrbar gemacht wurden, darunter gerade jene, welche den Hauptverkehr nach dem Auslande im Westen und nach dem Seehafen Triest zu vermitteln bestimmt sind. Es seien zwar ungesäumt mit allem Nachdruck die geeigneten Maassnahmen getroffen worden, um die Aufrechthaltung und Abwickelung des Güterverkehres über die noch zur Verfügung gebliebenen Hilfswege zu ermöglichen. Die Ausführung dieser Massnahmen sei aber aus dem Grunde erheblichen Schwierigkeiten begegnet, weil hierbei einestheils Bahnlinien herangezogen werden mussten, welche zum Herbstbeginn ohnehin schon unter normalen Verhältnissen für ihre eigenen Transporte bis zur vollen Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sind, anderentheils auch in den angrenzenden Ländern durch die infolge von Wasserschäden eingetretenen Verkehrsstörungen diesem Hilfsverkehre sehr enge Grenzen gezogen waren. Auf die Weise sei eine weit ausgedehnte Stockung im ganzen Güterverkehre unausbleiblich gewesen. Kaum seien aber die Folgen der Hochwasserkatastrophe theilweise behoben gewesen, als eine sprunghafte Steigerung des Verkehres eintrat und zufolge des Bestrebens der Interessenten, das Versäumte möglichst schnell nachzuholen, die Ansprüche an die Eisenbahnverwaltung einen derartigen Umfang annahmen, dass ihnen trotz des besten Willens und der Anspannung aller Kräfte nicht nach Wunsch Genüge geleistet werden konnte. Infolge dessen seien Stauungen in der Abfuhr der Güter eingetreten, wodurch wieder der rasche Lauf der so dringend benöthigten Wagen und deren rechtzeitige Entladung in sehr empfindlicher Weise gehemmt wird.

Der Minister versicherte, dass an der Behebung dieser Verkehrsstauungen unausgesetzt gearbeitet werde, und nunmehr gegründete Hoffnung vorhanden sei, dass in kürzester Frist auch in dieser Hinsicht wieder der Verkehr in seine natürlichen Bahnen einlenken wird. Dank dem anerkennenswerthen Eifer

der Eisenbahnverwaltungen und ihrer Organe sei es gelungen, die drohende Einstellung des Verkehres und dauernde Beschränkung der Güteraufnahme zu verhüten, und könne es nur zur Befriedigung gereichen, dass die österreichischen Eisenbahnen mit den zur Verfügung stehenden geringen Mitteln ausserordentliche Leistungen zu vollbringen vermochten.

Die Verbesserung der Verkehrsmittel, in erster Reihe die stetige Vermehrung des Fahrparkes, zähle das Eisenbahnministerium zu seinen wichtigsten Aufgaben, und werde dasselbe nichts unversucht lassen, um die Ausrüstung der österreichischen Eisenbahnen den Bedürfnissen des Verkehres angemessen zu gestalten. Die Wagenbestände der österreichischen Bahnverwaltungen seien im Laufe dieses Jahres sowohl durch Neuanschaffungen als auch durch Anmiethung von Leihwagen erheblich vermehrt worden. Besonders für die österreichischen Staatsbahnen sei im Einvernehmen mit dem Finanzministerium eine neuerliche Vermehrung des Güterwagenparkes innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren um rund 6000 Stück in Aussicht genommen, und werden die bezüglichen Kreditanforderungen dem Abgeordnetenhause unterbreitet werden. Auf Rechnung dieser Vermehrung seien in diesem Jahre bereits 1180 Güterwagen bei den österreichischen Fabriken in Bestellung gebracht, von welchen bisher 400 Stück fertiggestellt und in Verwendung genommen worden sind. Der fehlende Rest sei einstweilen durch die weitere Anmiethung von 740 Leihwagen gedeckt worden.

Ausser den Verfügungen, welche auf Grund der gewonnenen Erfahrungen eine Beschleunigung des Wagenlaufes bezwecken sollen, müsse auch auf die Mitwirkung des Publikums durch die rasche Ent- und Beladung der Wagen gerechnet werden können, und könne daher auf die verfügte Herabsetzung der Ladefristen auf sechs Tagesstunden, insolange der starke Wagenbedarf anhält, nicht verzichtet werden, da nur durch Zusammenwirken der Verkehrsinteressenten und der Eisenbahnverwaltung die Schwierigkeiten einer solchen ganz ausserordentlichen Lage bewältigt werden können.

Der im Vorjahre den Parteien neuerlich gewährte Tarifnachlass für die Versorgung mit gewissen Massenartikeln während der Sommermonate habe sich als gänzlich erfolglos erwiesen und sei nach dem übereinstimmenden Antrage der Staatsbahndirektionen im verflossenen Sommer nicht mehr erneuert worden.

Wenn an einzelnen Ladestellen, wie zum Beispiel im Wiener Lagerhause, die Ansprüche der Parteien auch in den letzten Tagen nicht vollständig und regelmässig befriedigt werden konnten, so sei dies darauf zurückzuführen, dass der Verkehr im allgemeinen noch immer nicht die erwünschte Regelmässigkeit erlangt hat, weil zwei Staatsbahnlinien für den Güterverkehr noch nicht benutzbar sind, auf allen wichtigeren österreichischen Eisenbahnstrecken der Güterandrang noch immer in ungewöhnlichem Maasse sich geltend macht und auch der Rücklauf österreichischer Wagen im Auslande Verzögerungen erleidet.

Der Eisenbahnminister beantwortete ferner eine Interpellation wegen der Lösung der Brünner Bahnhofsfrage dahin, dass die auf die Umgestaltung der Brünner Bahnhofsverhältnisse bezüglichen Projekte bereits dem Ministerium vorliegen und sie in den nächsten Tagen zur kommissionellen Behandlung an die Statthalterei in Brünn werden geleitet werden. Es seien jedoch noch rechtliche und finanzielle Fragen zu erörtern. Der Minister erklärte, er werde es sich angelegen sein lassen, im Rahmen der gesetz- und konzessionsmässigen Verpflichtungen der Gesellschaft und der öffentlichen Interessen auf die endliche und gedeihliche Lösung dieser Frage hinzuwirken.

(Es bestand schon vor Jahren das Projekt, die vollständig unzulänglichen Bahnhofanlagen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Staatsbahn in Brünn umzugestalten, und zwar sollte ein neuer gemeinsamer Personenbahnhof errichtet, dagegen der Güterdienst jeder der beiden Bahnen in getrennten Anlagen abgewickelt werden. Damals kam es jedoch nicht zur Durchführung dieses Projektes und sah sich infolge dessen die Kaiser Ferdinands-Nordbahn genöthigt, seither selbständig ihren Bahnhof derart umzugestalten, dass sie einen neuen Güterbahnhof errichtete und dadurch den Raum gewann, auch ihren Personenbahnhof selbständig auszugestalten. Das Eisenbahnministerium steht der selbstständigen Ausgestaltung der Personenbahnhöfe beider Bahnen ablehnend gegenüber und hat sich dafür entschieden, dass beim Umbau die gesammten Dienste in eine Hand zusammengelegt werden, die Ein- und Ausfahrt sämmtlicher Personen führenden Züge in dem umzugestaltenden Personenbahnhofe ohne Benutzung des unteren Bahnhofes der Staatseisenbahngesellschaft erfolgt und dieser Bahnhof zu einem reinen Frachten- und Rangirbahnhofe ausgestaltet werde.)

— **Der Dank der österreichischen Staatsbahnbeamten.** Der Eisenbahnminister empfing am 28. Oktober eine Abordnung von 60 Delegirten, die Vertreter sämmtlicher Dienstzweige in den einzelnen Direktionsbezirken der österreichischen Staatsbahnen, welche erschienen war, um im Namen des Personals den Dank für die vollzogene Gehaltsregelung abzustatten. Der Sprecher der Abordnung versicherte in seiner Anrede den Minister der unbedingten Ergebenheit und Loyalität des Personals, betonte, dass dasselbe sich dessen bewusst sei, in der Person des Ministers den wohlwollendsten und eifrigsten Anwalt seiner Interessen zu besitzen, und brachte den Dank des Personals für die Gehaltsregelung mit der Bitte zum Ausdrucke, diese Kundgebung an den Stufen des Thrones gelangen zu lassen. Der Eisenbahnminister erwiderte, dass ihm als Freund seiner Untergebenen diese Stunde reichen Ersatz für all die Mühe und Sorgen, welche die Gehaltsregelung ihm bereitet habe, biete. Das Verdienst, dieselbe glücklich zustande gebracht zu haben, gebühre nicht ihm allein, sondern auch den anderen maassgebenden Faktoren, welche daran mitgewirkt haben. Der Minister brachte schliesslich auf den Kaiser ein Hoch aus, in welches die anwesenden Bediensteten begeistert einstimmten. Hierauf liess sich der Minister die Mitglieder der Abordnung einzeln vorstellen.

— **Aufbrauch altartiger Frachtbriefe.** Auf neuerliches Ansuchen aus Interessentenkreisen wurde im Einvernehmen mit dem Finanzministerium die bis Ende Oktober d. J. verlängerte Frist für den Aufbrauch der altartigen Frachtbriefe neuerlich um weitere zwei Monate, d. i. bis Ende Dezember d. J. verlängert. Innerhalb dieser Zeit können sohin die altartigen Frachtbriefe, und zwar nicht nur für Sendungen nach österreichischen Stationen, sondern zufolge gepflogenen Einvernehmens mit dem ungarischen Handelsminister auch für Sendungen nach ungarischen Stationen zur Verwendung gelangen. Gleicherweise dürfen während der verlängerten Frist Sendungen, welche mit altartigen Frachtbriefen aus Ungarn nach österreichischen Bestimmungsstationen einlangen, nicht zurückgewiesen werden.

— **Die Verkehrsstörungen und die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen der Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, einschliesslich der Wiener Stadtbahn, beliefen sich im September d. J. im Personenverkehre auf 3 338 430 fl., im Güterverkehre auf 6 732 912 fl., im ganzen somit auf 10 071 342 fl. bei einer Frequenz von 6 241 453 Reisenden und 2 755 202 t Gütern. Hiervon entfallen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 2 555 284 fl. mit 5 482 413 Reisenden und im Güterverkehre 4 923 139 fl. mit 2 274 419 t und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 783 146 fl. mit 759 040 Reisenden und im Güterverkehre 1 809 773 fl. mit 480 783 t. Der Vergleich der Ergebnisse beider Netze der Staatsbahnen zeigt gegen den Erfolg im September 1898 im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 44 205 fl. bei einer Mehrfrequenz von 1 241 320 Reisenden, im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von 339 714 fl. bei einer um 33 145 t geringeren Gütermenge. Die Mehreinnahme und Mehrfrequenz im Personenverkehre vertheilt sich auf die westlichen Staatsbahnen mit 44 026 fl. und 1 217 675 Reisenden und auf die Staatsbahnen in Galizien mit 179 fl. und 23 645 Reisenden. Nach Ausscheidung des Verkehrs auf der Wiener Stadtbahn (2 134 749 Reisende mit einer Einnahme von 191 732 fl.) ergibt sich für die westlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen allein eine Mindereinnahme von 65 597 fl. bei einer um 17 308 erhöhten Zahl Reisenden. Die letztere rührt aus dem Nahverkehre her, während der Fernverkehr infolge der in der Mitte September laufenden Jahres eingetretenen ungünstigen Witterungsverhältnisse, beziehungsweise der durch dieselben verursachten vielfachen und andauernden Verkehrsunterbrechungen, einen erheblichen Rückgang aufweist. Dieser Ausfall brachte auch eine Mindereinnahme mit sich, welche durch die Steigerung der Personenanzahl im Nahverkehre mit seinen verhältnissmässig geringeren Mehreinnahmen nicht ausgeglichen wurde. Auf den Staatsbahnen in Galizien erhöhte sich die Gesammtzahl der Reisenden infolge der Truppenbeförderungen zu und von den Manövern, während die Beförderung der Civilpersonen auf grössere Entfernungen auch hier eine, wenn auch nicht bedeutende Verminderung erfahren hat. Vom Einnahmen- und Frequenzausfalle im Güterverkehre sind 309 354 fl. und 13 901 t auf die westlichen Staatsbahnen und 30 360 fl. und 19 244 t auf die Staatsbahnen in Galizien zu rechnen. Ebenso wie der Personenverkehr hat auch der Güterverkehr auf den westlichen Staatsbahnen durch die Ungunst der Witterungsverhältnisse im Berichtsmonate gelitten. Dass der Ausfall nicht mehr als 1 400 Wagen rund beträgt, ist hauptsächlich der Mehrbeförderung von etwa 8 700 Wagen Kohle und Rüben zuzuschreiben, wodurch jedoch, infolge der aus dieser Mehrverfrachtung sich ergebenden geringen Mehreinnahme der Mindererfolg bei den übrigen Gütern nicht wettgemacht wurde. Auf den Staatsbahnen in Galizien ist der Einnahmen- und Frequenzausfall auf den Rückgang der Verfrachtung von Holz und Getreide zurückzuführen. Vom 1. Januar bis 30. September 1899 betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der österreichischen Staatsbahnen insgesammt 82 486 565 fl. gegen

80 986 740 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898. Für das Jahr 1899 ergibt sich mithin eine Mehreinnahme von 1 499 825 fl.

— **Die 5 % Prioritäten der Südbahn.** Bekanntlich wurde vor dem Wiener Bezirksgerichte in Handelssachen gegen die Besitzer der 5 % Theilschuldverschreibungen der Südbahn sowie gegen die Südbahngesellschaft eine Klage überreicht, in welcher um die gerichtliche Feststellung der Thatsachen ersucht wird, dass den Besitzern der genannten Prioritäten die 5 % Verzinsung und die Rückzahlung des Kapitals nur in Silber gebühre. Gleichzeitig begehrte der Kläger die Bestellung eines Kurators der 5 % Prioritäten, welchem Begehren das Gericht Folge gab (vergl. Nr. 83 d. Ztg.). In der ersten auf den 31. Oktober anberaumten Tagsatzung hat nun zunächst der vom Gericht ernannte Kurator die Klagelegitimation des Klägers bestritten und der Vertreter der Südbahn schloss sich diesem Standpunkte an. Der Kurator suchte überdies um eine Frist nach, da er die keineswegs einfache Rechtslage einem gründlichen Studium unterziehen müsse und es vielleicht auch für geboten erachten könnte, eine Versammlung der Besitzer der 5 % Prioritäten einzuberufen. Die Währungsfrage in Ansehung der 5 % Prioritäten der Südbahn ist bekanntlich eine strittige. Der Text der Schuldverschreibungen sowohl, als jener der Kupons ist keineswegs so klar, dass daraus das Recht der Südbahn auf Einlösung der Kupons und Rückzahlung des Kapitals in Silber hervorgehen würde. Das Anlehen lautet wohl auf 50 000 000 fl. österr. Währung in Silber; dagegen lauten die einzelnen Schuldverschreibungen einerseits auf 200 fl., andererseits auf 500 Frcs. Die Rückzahlung der verloosten Schuldverschreibungen erfolgt in Wien, Paris und London in den Währungen der betreffenden Staaten, und zwar nicht unter Umrechnung des Nennwerthes von 200 fl. in die betreffende Währung, sondern zu einem festgestellten Betrage. Auch der Wortlaut der Kupons bestimmt, dass die Einlösung derselben mit 10 fl. oder 12,50 Frcs. zu erfolgen hat.

— Die Frage der **Konzessionirung der elektrischen Strassenbahnen in Brünn** steht vor ihrer baldigen Lösung. Die Stadtgemeinde erwirbt die Konzession für die bestehenden, auf elektrischen Betrieb umzuwandelnden, sowie für die neu zu bauenden elektrischen Strassenbahnen. Sie errichtet mit der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft eine Aktiengesellschaft, an welche sie alle aus der Konzession fliessenden Rechte und Pflichten abtritt. Auch die Stadtgemeinde Brüx ist im Begriffe mit der österreichischen Union-Elektrizitätsgesellschaft auf ähnlichen Grundlagen ein Uebereinkommen zu schliessen, welches den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn im Anschlusse an die elektrische Strassenbahn Oberleitensdorf-Johnsdorf zum Gegenstande hat.

— Die Pariser Weltausstellung wird auch eine **Eisenbahnspezialausstellung in Vincennes** umfassen, an der sämmtliche österreichische Bahnen und Lokomotivfabriken ausnahmslos theilnehmen werden. Ein hervorragendes Verdienst um die vollständige Ausstellung des Maschinenwesens und der Fahrbetriebsmittel hat sich das Eisenbahnministerium erworben, unter dessen Leitung die Ausstellung in Vincennes und die historische Ausstellung des Eisenbahnwesens auf dem Marsfelde veranstaltet wird. Oesterreich verfügt auf der Pariser Ausstellung über 18 000 qm, von denen über 5 000 allein auf Vincennes entfallen.

— **Wagenmangel auf der Südbahn.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat auf mehrfache Beschwerden der betheiligten kaufmännischen Kreise an die Direktion der Südbahngesellschaft eine Zuschrift behufs Abstellung der Nachtheile gerichtet, welche die Getreidehändler durch den anhaltenden Wagenmangel und die damit im Zusammenhange stehende Handhabung einiger Bestimmungen des Betriebsreglements seitens der genannten Eisenbahn zu erleiden haben. Als nachtheilig wird seitens der Kaufleute vor allem der Umstand angeführt, dass die Südbahn Frachtbriefduplikate über die übernommenen Getreidemengen nicht sofort, sondern erst dann ausfolgt, wenn sie die Waaren weiter zu befördern imstande ist; bis dahin werden blos Empfangsbestätigungen ausgestellt. Dieses Vorgehen sei nach dem Eisenbahnbetriebsreglement allerdings zulässig, allein es sei für die Kaufleute zugleich mit schweren Nachtheilen verbunden. Die ausländischen Käufer pflegen nämlich, der bestehenden Uebung gemäss, auf die aufgegebene Waare einen Vorschuss bis zu $^3/_4$ des Werthes zu geben, jedoch nur gegen Uebergabe des Frachtbriefduplikates, auf welches man aber infolge des Wagenmangels oft mehrere Wochen lang warten muss. Die unverzügliche Ausfolgung der Frachtbriefduplikate würde aber der Eisenbahn keinerlei Nachtheil verursachen, da sich dieselbe durch die auf dem Duplikate im Sinne des Punktes 3 § 55 des Eisenbahnbetriebsreglements anzubringende Erklärung gegen etwaige Ersatzansprüche wegen Nichteinhaltung der Lieferzeit zu schützen in der Lage ist. Eine weitere Beschwerde der Kaufleute richtet sich gegen die Verfügung der Südbahn, dass für jede eingelagerte Wagenladung bis zum Abgange der Sendung täglich 20 kr. an Lagerzins zu entrichten sind. In der Zuschrift wird ferner der Wunsch ausgedrückt, dass die Magazinsstunden nicht um 8 Uhr, sondern bereits um 7 Uhr Morgens beginnen mögen, und schliesslich wird auf die Vereinbarungen hingewiesen, welche in der im Juni d. J. mit Betheiligung der Südbahn abgehaltenen Eisenbahnkonferenz getroffen wurden, laut welchen die nach dem Zollauslande bestimmten Sendungen unverzüglich aufgenommen und abgefertigt werden sollen.

— **Beschaffung von Lokomotiven System Mallet.** Seiner Zeit wurden für die ungarischen Staatsbahnen vier Lokomotiven nach dem System Mallet bestellt. Mit denselben wurden auf der Strecke Kameral-Moravitza-Fiume Versuche angestellt. Da die hierbei gemachten Erfahrungen günstig gewesen sein sollen, hat der Handelsminister verfügt, dass weitere sechs Lokomotiven dieses Systems bestellt werden.

## Vereinsausland.

— **Eisenbahnunfall bei Thouars** (französische Staatsbahn). Nach einer Meldung aus Bressuire (Departement Deux-Sèvres) stiessen am 2. d. Mts. früh 2 Uhr auf dem Bahnhof Thouars zwei Eisenbahnzüge zusammen. Zwei Mann des Zugpersonals wurden getödtet, sechs Personen schwer und viele leicht verletzt. Dem Deputirten Cunéo d'Ornano, welcher sich unter den Reisenden befand, sind beide Beine abgefahren.

— **Das rollende Material der französischen Eisenbahnen.** Nachdem dem Berichterstatter der Budgetkommission Herrn Bourrat vom Arbeitsminister Herrn Baudin die verlangten Auskünfte über das rollende Material wegen des Einspruches des Kriegsministers verweigert worden waren (vergl. Nr. 84 S. 1363 d. Ztg.), ist der Präsident der Budgetkommission bei beiden Ministern deswegen vorstellig geworden. Daraufhin haben diese dem Präsidenten das Material zugestellt, unter der Bedingung der Geheimhaltung. In dem betreffenden Schreiben des Verkehrsministers heisst es: „Der Kriegsminister ist der Ansicht, dass ein zur Veröffentlichung bestimmter Bericht ins einzelne gehende Mittheilungen über die Kraft der Maschinen, über den Umfang und die Tragfähigkeit der verschiedenen Fahrzeuge nicht enthalten soll. Die Bekanntgabe dieser Einzelheiten würde thatsächlich die fremden Generalstäbe in die Lage versetzen, sich leicht über die Leistungsfähigkeit des französischen Eisenbahnnetzes bei einer Zusammenziehung unserer militärischen Kräfte Rechnung abzulegen."

— **Arbeitszeit auf den französischen Eisenbahnen.** Der „Matin" theilt mit, dass der Minister der öffentlichen Arbeiten zur grösseren Sicherheit der Reisenden und zwecks Verbesserung der Lage der Eisenbahnangestellten seit seinem Amtsantritt die Verwirklichung einer sehr wichtigen Reform betreffs der Arbeitsbedingungen bei den Eisenbahngesellschaften verfolge. Der Erlass, welcher die neuen Bedingungen feststellt, werde in dieser Woche von Herrn Pierre Baudin unterzeichnet werden, aber die allgemeinen daraus sich ergebenden Regeln seien schon im Einvernehmen mit den Eisenbahnverwaltungen beschlossen. Die Eisenbahnarbeiter, welchen diese Regelung zu gute kommt, theilen sich in drei Kategorien: 1. die Maschinisten und Heizer, 2. die Zugbediensteten (Kondukteure und Bremser) und 3. die Weichensteller und alle Bahnhofbediensteten, welche direkten Antheil am Fahrdienst haben. Auf allgemeine Weise wird die Dauer der Arbeit für diese drei Kategorien von Bediensteten künftig auf ein Höchstmaass von 100 Stunden für einen Zeitraum von 10 Tagen festgesetzt, was durchschnittlich einen zehnstündigen Arbeitstag ergibt. Das genannte Blatt fügt hinzu: „Man wird die ganze Wichtigkeit der Reform verstehen, wenn man weiss, dass die Mehrzahl der betreffenden Bediensteten gegenwärtig mehr als 12 Stunden täglich arbeitet. Für gewisse Arten unter ihnen übersteigt die wirkliche Arbeit sogar manchmal 14 Stunden."

— **Beschaffung von Leihwagen für die italienische Mittelmeerbahn.** Der italienische Bautenminister bevollmächtigte die Mittelmeerbahn, angesichts des grossen Wagenmangels in Genua, sich noch so viele Güterwagen vom Auslande leihweise zu beschaffen, als zur Bewältigung des gegenwärtig sehr starken Verkehres nothwendig seien.

— **Personenbeförderung mit Güterzügen in Russland.** Die amtliche „Handels- und Industriezeitung" bringt eine Verfügung des Ministeriums der Verkehrsanstalten zur allgemeinen Kenntniss, nach welcher auf allen Linien, auf denen ein schwacher Personenverkehr stattfindet, die auf den Kreuzungspunkten von

anderen Bahnen eintreffenden Reisenden an ihren Bestimmungsort mit dem ersten von der betreffenden Station abzufertigenden Güterzuge, an den Personenwagen anzuhängen sind, weiter befördert werden müssen.

Wenn man erwägt, dass auf sehr vielen Bahnen nur ein Zug, höchstens zwei Züge verkehren, die fahrplanmässig Personen befördern, so scheint es im Interesse des reisenden Publikums eine, für russische Verhältnisse glückliche Lösung zu sein, durch die dem Verkehre vermuthlich geholfen werden wird.

Ferner hat der Minister der Verkehrsanstalten Anordnungen getroffen, um einen pünktlicheren Verkehr der Personenzüge sicher zu stellen.

Den Eisenbahnchefs wurde vorgeschrieben, energische Maassnahmen zu treffen, dass der Verkehr der Personenzüge genau nach den Fahrplänen erfolge und dass die örtlichen älteren Beamten öfter die Personenzüge begleiten, um etwaige Verkehrsschwierigkeiten zu erforschen und Berichte darüber mit Angabe der nöthigen Verbesserungsmaassnahmen der Eisenbahnverwaltung zu erstatten.

Namentlich soll es aber auch die Aufgabe dieser Beamten sein, die Unterlagen für eine geeignete Aufstellung der Fahrpläne zu liefern, damit die örtlichen Bedürfnisse besser berücksichtigt und dadurch die gegenwärtigen Mängel vermieden werden können. Auch hierdurch hofft man den Personenverkehr zu heben.

— Aus Chicago wird der „B. B.-Ztg." geschrieben: Bei der glänzenden Lage von Handel und Industrie sind die **amerikanischen Bahnen** bestrebt, auch ihrerseits die Hochfluth des Verkehres auszunutzen, und sind demnach verschiedene Versuche im Gang, sich über **Tariferhöhungen** zu einigen. Die Beamten der Gütertransportabtheilungen aller westlichen Linien sind mit einem Plan beschäftigt, eine allgemeine Abänderung der Frachtraten im Westen und Nordwesten vorzunehmen. Darüber äusserte sich einer der Beamten dieser Tage: „Die Frachtraten sind noch immer sehr niedrig. Die meisten der niedrigen Tarife wurden eingeführt, um den Kaufleuten und Fabrikanten einiges Entgegenkommen wegen des Transportes ihrer Waaren in schlechten Zeiten zu erweisen; jetzt aber bei der veränderten Lage der Dinge meinen wir, dass wir auch unser Theil an der Prosperität haben sollten. Wir sind nicht bestrebt, die Raten unverhältnissmässig in die Höhe zu treiben, denn dies würde von Nachtheil sein, aber wir wollen dieselben in Einklang mit der allgemeinen Lage des Handels bringen. Da wir keine Verbindung haben und deswegen nicht imstande sind, gemeinsame Beschlüsse zu fassen, so unterziehen die Beamten aller Bahnen die Tarifsätze einer sorgfältigen Prüfung, um festzustellen, welche Waaren eine Tariferhöhung ertragen können. Innerhalb 30 Tagen werden wir dann zusammentreten, um einen Austausch der Meinungen vorzunehmen. Möglich, dass wir keine Uebereinstimmung der Meinungen erzielen und keine allgemeine Tariferhöhung durchsetzen können, wenn wir aber einig werden, so werden die Raten binnen 30 Tagen erhöht werden." Die schon beschlossene Erhöhung der Getreideraten von Chicago nach den atlantischen Hafenplätzen, die am 1. November in Kraft trat, bedeutet die Wiederherstellung des Tarifes von 1894, also die höchsten Sätze seit fünf Jahren. Auch auf Kohle hat die Central Freight Association eine Erhöhung von 20 % beschlossen, die aber erst am 1. Januar 1900 in Kraft treten wird. Während die Tariflage auf den Trunk-Lines und im Westen eine gute ist und noch besser zu werden verspricht, ist die Aussicht im Südwesten weniger befriedigend. Dort hat die Kansas City Pittsburg and Gulf Bahn, augenblicklich das Schmerzenskind unter unseren Bahnen, eine Herabsetzung des Tarifes für Fleischwaaren von Kansas City nach den Golfshäfen um 13 Cents für 100 Pfund gemeldet. Hier wird angenommen, dass die konkurrirenden Linien — die Missouri-Kansas & Texas, die Rock Island und die Santa Fé Bahnen — zu einer gleichen Tarifherabsetzung werden schreiten müssen, und dass ein erbitterter Ratenkrieg die Folge sein wird. — Der Verkehr auf allen Linien bleibt nach wie vor ein äusserst lebhafter, aber der Wagenmangel zeigt keine Tendenz des Nachlassens. Eher ist eine Verschärfung desselben festzustellen.

Nach einer Chicagoer Meldung der „Voss. Ztg." vom 31. Oktober erhöhten die aus dem Innern der Vereinigten Staaten nach dem Stillen Ozean führenden Eisenbahnen die Frachtsätze um 25 %, ausgenommen für Baumwolle. Die Erhöhung betrifft alle Punkte östlich des Missouriflusses nach den Osthäfen über die Pacificküste.

## Allgemeines.

— In der aus Anlass der Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule zu Charlottenburg am 20. Oktober d. J. gehaltenen **Festrede über die Fortschritte des Bauingeniörwesens** gedachte Professor Bubendey u. a. der Fortschritte des Tunnelbaues und bezeichnete den neuesten Strassenbahntunnel unter der Spree als eine wichtige Staffel auf dem Wege nach vorwärts. Er fuhr dann dem „Centralbl. der Bauverw." zufolge wie folgt fort:

„Wie der Strom der geschäftigten Menge der Grosstadt des Hilfsmittels der Untergrundbahnen oder der Hochbahnen nicht mehr zu entbehren vermag, so hat sich auch seit einem Menschenalter die frohe Schaar der Sommerausflügler daran gewöhnt, in luftiger Panoramafahrt die Berge zu erklimmen.

Dazu musste der Ingeniör die zur Zeit der Anfänge des Eisenbahnbaues als überflüssig verworfene gezahnte Schiene der Vergessenheit entreissen. Der Erfolg dieses Schrittes ist in der Zuversicht zu erkennen, mit der die Reisenden sich der Fahrt auf schwindelnder Bahn anvertrauen. Wohlgefestigter Unter- und Oberbau und gut geleitete Betriebsmittel haben es ermöglicht, auf der Pilatusbahn in freier Fahrt 48 % und bei der Seilbahnfahrt Lauterbrunnen-Grütschalp 60 % Steigung zu erzielen. Selbst das Gebiet des ewigen Eises scheint sich der Umklammerung des Schienenweges nicht mehr erwehren zu können. In dem zwischen den Bergbahnen hervorgerufenen Wettbewerb werden diejenigen im Vortheil sein, bei denen die Kraftleistung nicht den aus entfernten Lagern herangebrachten und mühsam bergwärts geschleppten Kohlen, sondern fliessendem Wasser entnommen wird.

Stadtbahnen und Bergbahnen sind nur die Ausläufer des grossen Netzes von Verkehrseinrichtungen, das unserm Jahrhundert den Stempel des Zeitalters der Eisenbahnen aufgedrückt hat. Wie die Arterien, Adern und Haarröhrchen sich über alle Theile des Körpers verbreitend dem Blutumlauf und damit der Erhaltung des Lebens dienen, so sollen auch die Schienenwege in ihren verschiedenen Gestalten als Haupt-, Neben- und Kleinbahnen zusammen mit den ihre Wirkung ergänzenden Wasser- und Landstrassen den wirthschaftlichen Verkehr und damit das Leben des auf allen Gebieten nach starker Thätigkeit ringenden Volkes erhalten und fördern. Das scheidende Jahrhundert findet in Deutschland die Hauptbahnen in ihren Grundlinien vollendet, aber von den Verästelungen bis zu allen Arbeitsstätten der Land- und Forstwirthschaft, des Bergbaues und der Industrien werden die kommenden Geschlechter noch wesentliche Theile zu beschaffen haben, und zur Bewältigung des auf den verbesserten Zufuhrwegen vermittelten wachsenden Verkehres wird die Leistungsfähigkeit der Hauptbahnen dauernd zu steigern sein. Der hierbei zu beschreitende Weg wird zu erheblichem Theil in der Richtung der Errungenschaften der letzten Jahrzehnte liegen: Vermehrung der Gleise, raschere Zugfolge, Vergrösserung der Geschwindigkeit der Schnellzüge und der Beladung der Güterzüge, Trennung des Güterverkehres vom Personenverkehr, Erweiterung der Bahnhöfe, zweckmässige Gliederung der Verschubanlagen unter Verwendung geneigter Ablaufgleise und Maassregeln für die Betriebssicherheit, namentlich Ausbildung des Signalwesens und der Stellwerkanlagen.

Sowohl die Zunahme der Geschwindigkeit als auch das wachsende Gewicht der Betriebsmittel stellen steigende Anforderungen an die Festigkeit des Eisenbahnoberbaues, zu deren Befriedigung Rechnung und Erfahrung zusammenwirken müssen. Der seinerzeit unserem Lehrkörper angehörende Professor Winkler und der Geheime Oberbaurath Schwedler hatten bereits werthvolle Beiträge für die Berechnung des Eisenbahnoberbaues geliefert, und im Anschluss hieran haben hervorragende Ingeniöre der Neuzeit uns in den Stand gesetzt, unter bestimmten, im Einzelfalle durch Versuche zu bestätigenden Voraussetzungen bezüglich der Beschaffenheit der Bettung und des Untergrundes zahlenmässig den Einfluss zu verfolgen, den beliebige ruhende Lasten ausüben.

Die Schwierigkeiten, die derartige Fragen des Bauingeniörwesens bieten, sind nicht in erster Linie in der mathematischen Behandlung der Aufgabe, sondern vor allen Dingen in der Erfassung der für die Stellung der Aufgabe maassgebenden Bedingungen zu suchen; sie können nur unter dauernder Beobachtung und wissenschaftlicher Erforschung der wirklichen Verhältnisse überwunden werden."

# Amtliche Bekanntmachungen.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 15. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Oswiecim-Myslowitz zwischen den Stationen Neuberun und Imielin gelegene, bisher nur für den Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Gross=Chelm auch für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke und Lagerplätze eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Piski-Petrosény zwischen den Stationen Russ und Váralja=Hátszeg, von ersterer 4,2 km, von letzterer 7,6 km entfernt gelegene Halte- und Verladestelle Magyar=Brettye, welche bisher als bedingungsweise Haltestelle nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 1. Oktober d. J. auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Eilgüter, lebende Thiere und Frachtenstückgüter, sowie auch derartige Wagenladungsfrachtgüter, zu deren Aus- oder Einladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3887 vom 28. Oktober d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses für Angelegenheiten der Vereinszeitung, betreffend das zwischen dem Verein und der Verlagsbuchhandlung von Julius Springer bestehende Vertragsverhältniss (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

## 1. Eröffnung von Strecken.

**Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.**

Die Eröffnung des Güterverkehres findet am 2. d. Mts. statt, welches wir mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 30. September d. J. mittheilen.

Oschersleben, den 1. November 1899.
Der Vorstand. (2925)

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. November d. J. wird

a) die zwischen Blumenthal und Sarnow an der Strecke Neustadt a/D.-Meyenburg belegene, bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Vieh- und Güterverkehr in Wagenladungen dienende Haltestelle Bölzke,

b) die zwischen Harburg U. E. und Neugraben an der Strecke Harburg-Cuxhaven belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Hausbruch

für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sind die beiden Haltestellen nicht geeignet, auch bleibt bei Hausbruch die Annahme und Auslieferung von Wagenladungen, lebendem Vieh und Fahrzeugen bis auf weiteres ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für diese Haltestellen direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn - Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatsbahn und im Nord-Ostseeverbande in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 30. Oktober 1899. (2926)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Die Haltestelle Heiligenstein in der Pfalz der pfälzischen Eisenbahnen, welche bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, ist vom 18. d. Mts. ab auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Strassburg, den 24. Oktober 1899. (2927)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

## 3. Güterverkehr.

**Mitteldeutscher Privatbahnverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 5. November d. J. gelangen zwischen den Stationen Costebrau=Friedrichsthal und Römerkeller der Kleinbahn Sallgast-Lauchhammer einerseits und einer Reihe von Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Danzig andererseits neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 c (Braunkohlenbrikets in Mengen von 20 000 kg) zur Einführung. Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Frachtsätze ertheilen vom 5. November ab die betheiligten Dienststellen.

Erfurt, den 31. Oktober 1899. (2928)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Vom 6. November d. J. an wird für die Beförderung von mit gefärbten und rohen Webwaaren beladenen Strassenfahrzeugen zwischen Greiz und Meerane bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen widerruflich ein ermässigter Frachtsatz von 0,37 ℳ für 100 kg in der Weise gewährt, dass der Frachtunterschied zwischen diesem Satze und dem tarifmässigen Frachtsatze vergütet wird, wenn im Laufe von 12 Monaten mindestens 300 Eisenbahnwagen (300 Frachtbriefsendungen zu je 5 000 kg) zwischen den genannten Stationen befördert worden sind.

Dresden, den 2. November 1899. (2929)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

**Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.**

Für den Verkehr mit der Station Dortmund Hafen des Direktionsbezirks Essen treten Frachtsätze für Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2 000 kg in einem Wagen in Kraft.

Elberfeld, den 1. November 1899. (2930)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.**

Am 10. November l. J. wird die Station Aue der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen für den Verkehr mit den Stationen Elster-

werda (B. D. B.), Gera (sächs. Staatsb.), Görlitz i. Schles., Grosszschocher (sächs. Staatsb.), Kamenz i. Sachs., Leipzig I (bayer. Bf.), Leipzig II (Dresdn. Bf.), Leipzig=Connewitz, Leipzig=Stötteritz, Plagwitz=Lindenau (sächs. Staatsb.), Weida (sächs. Staatsb.), Weida=Altstadt, Zeitz (sächs. Staatsb.) und Zwötzen (sächs. Staatsb.) in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Der Frachtberechnung werden die um 3 km erhöhten Tarifentfernungen der Station Sentheim zu Grunde gelegt.

Dresden, am 2. November 1899. (2931)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Dezember d. J. treten im Tarif Theil II — Heft 1 — folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 8 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

| Von / Nach | Königswart-Sangerberg K. K. St. B. | Plan K. K. St. B. | Tachau K. K. St. B. |
|---|---|---|---|
| | Pfennig für 100 kg | | |
| Deuben b. Zeitz königliche Eisenbahndirektion Erfurt | 75 | 83 | 102 |
| Eythra königliche Eisenbahndirektion Halle a/S. | 79 | 87 | 106 |
| Luisenthal i/Thür. königliche Eisenbahndirektion Erfurt | 101 | 109 | 128 |
| Ohrdruf königliche Eisenbahndirektion Erfurt | 102 | 110 | 129 |

Die Frachtsätze gelten nur in der Richtung nach Deutschland.

Breslau, den 31. Oktober 1899. (2932)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Nordostdeutsch-sächsischer Verband.**

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. werden die für den Gesammtverkehr eröffneten Verkehrsstellen Schwepnitz und Lössnitz, Haltestelle der sächsischen Staatseisenbahnen in den Verbandsgütertarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 31. Oktober 1899. (2933)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr.**

Zu dem vom 20. August alten/1. September neuen Stils 1896 gültigen Heft 2 des Deutsch-Alexandrowoer Grenztarifs tritt mit Gültigkeit vom 3./15. November alten/neuen Stils 1899 der dritte Nachtrag in Kraft, enthaltend die Aufnahme neuer Stationen sowie anderweite Frachtsätze für gewisse Stationen und Ergänzungen. Die Tariferhöhungen für die Stationen Dieringhausen, Warstein und Friedrichshafen treten erst am 3/15. Dezember 1899 in Kraft.

Bromberg, den 28. Oktober 1899. (2934)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der grossh. badischen Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der badischen Nebenbahnen im Privatbetrieb andererseits der Nachtrag VI in Kraft.

Derselbe enthält die seit Erscheinen des V. Nachtrags im Verfügungswege schon durchgeführten Aenderungen und Ergänzungen, sowie Entfernungen nach der Station Rippberg. Sodann gelangen durch den Nachtrag geänderte Frachtsätze für die Station Mannheim im Verkehr mit den Stationen der Mannheim-Heidelberg-Weinheim-Mannheimer Nebenbahn zur Einführung.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1899. (2935)
Generaldirektion.

**Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Am 4. November 1899 wird der Bahnhof Köln=Deutz auf für den Eilgutverkehr geschlossen und auf den gleichen Zeitpunkt der Bahnhof Köln=Deutz B. M. für diesen Verkehr geöffnet. Für den Verkehr mit Köln=Deutz B. M. kommen bis auf weiteres die in den Tarifen Theil II, Heft 1, zweite Abtheilung vom 1. Juli 1893 bezw. erste Abtheilung vom 1. Juli 1899 enthaltenen Eilgutfrachtsätze für Mülheim a/Rh. zur Anwendung.

Karlsruhe, den 30. Oktober 1899. (2936)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 15. November 1899 finden die für Eisen in Wagenladungen, wie in der Allgemeinen Güterklassifikation unter den Spezialtarifen I, II und III genannt, für die Station Freiburg i. Br. bestehenden Frachtsätze der Tarifhefte 5, 6, 7 u. 8 auch für die Station Freiburg=Wiehre Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 26. Oktober 1899. (2937)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Am 10. November 1899 treten im Verkehr der Station Käferthal Nebenbahn der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie den Stationen Leipzig Berl. Bhf., Eilenb. Bhf., Magdeb. Bhf., thüring. Bhf., Leipzig I bayer. Bhf., Leipzig II Dresd. Bhf. und Halle a/S. andererseits in den Tarifheften Nr. 1 und 5 direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Oktober 1899. (2938)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Gültigkeit vom 1. November 1899 wird im belgisch-südwestdeutschen Güterverkehr zu den Tarifheften 6 a und 6 b — Verkehr mit den badischen Stationen — je der Nachtrag III ausgegeben. Derselbe enthält Ermässigungen der Eil- und Stückgutfrachtsätze, die Aufnahme der Stationen bei Rheinfelden und Walldürn in das Heft 6 a und der Stationen Oberlauchringen und bei Rheinfelden in das Heft 6 b, ferner die Ergänzung der Ausnahmetarife 31 bezw. 9 durch Einbeziehung der Artikel Strohstoff und Strohzellstoff.

Ausserdem wird durch den Nachtrag Kastanienholzextrakt in den Ausnahmetarif 11 des Hefts 6 a und Superphosphat in den Ausnahmetarif Nr. 10 des Hefts 6 b aufgenommen. Für das Heft 6 b sind auch einige Berichtigungen vorgesehen.

Die Nachträge können von unserem Gütertarifbüreau und den Dienststellen bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. Oktober 1899. (2939)
Generaldirektion.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.**

Vom 15. November d. J. ab wird die Station Lendersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Simpelveld nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Köln und St. Johann=Saarbrücken vom 15. Mai 1899 mit einem Frachtsatze von 18,90 ℳ. für 10 000 kg aufgenommen.

Köln, den 36. Oktober 1899. (2940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Heft 2 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn kommt am 5. November d. J. der III. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält für Köln=Deutz Bm. Eilgutfrachtsätze, für Niederdollendorf und für Oberwinter Frachtsätze der Frachtstückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter, für Useldingen Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut, ferner eine Berichtigung des Nachtrags Nr. II.

Strassburg, den 25. Oktober 1899. (2941)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Oesterreichisch-ungar.-französ. Eisenbahnverband.**

Einführung neuer Ausnahmetarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 tritt

1. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits u.
2. ein Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Wild in Käfigen, Verschlägen und dgl. in Eilfracht zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen, anderseits

in Wirksamkeit.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife und zwar ad 1. vom 1. Mai 1895 und ad 2. vom 1. Juni 1893 sammt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt. Insoweit jedoch durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft.

Abzüge der neuen Tarife sind im Auskunftsbüreau der k. k. österr. Staatsbahnen (Wien I Johannesgasse 29) sowie beim k. k. Bahnbetriebsamte Wien I K. E. B. (Westbahnhof) zum Preise von je 10 Heller = 10 Cts. für das Stück erhältlich.

Wien, am 27. Oktober 1899. (2942)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Inländischer Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach.**

Ausgabe des Nachtrages IV zum Tarife vom 1. April 1897.

Mit 1. Dezember 1899 tritt zum Tarife für den inländischen Kohlenverkehr über Aussig bezw. Bodenbach vom 1. April 1897 der Nachtrag IV in Kraft, durch welchen unter anderem die Stationen Maria Ratschitz und Settenz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Verkehr einbezogen werden.

Ferner enthält der Nachtrag Frachtsätze für den Verkehr von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Böhm. Leipa A. T. E. und schliesslich theilweise geänderte Frachtsätze für Böhm. Leipa B. N. B. und für die Stationen der Strecke Böhm. Leipa-Niemes.

Exemplare des Nachtrages IV sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von je 20 Hellern erhältlich.

Teplitz, am 29. Oktober 1899. (2943)
Die Direktion
der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Verdingungen.

**Lieferung von Weichenlaternen.**

Für die Verwaltung der Main-Neckarbahn sollen 76 Stück Weichenlaternen beschafft werden. Die Bedingungen liegen auf der Kanzlei des Unterzeichneten offen und können daselbst gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis Sonnabend, den 11. November l. J., Vorm. 10 Uhr, portofrei bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, den 27. Oktober 1899. (2944)
Der Bauinspektor der Main-Neckarbahn.

---

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 51 für das Jahr 1899 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Thorn verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 4 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 35—40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 23. November d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 192, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 27. Oktober 1899. (2945)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung**

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wegeunterführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Soltau nach Buchholz (426 115 cbm Bodenbewegung, 2 593 cbm Mauerwerk, 637 qm Spundwände, 5 790 qm Chaussirungen usw.), eingetheilt in drei Loose. Termin: Dienstag, den 28. November 1899, Vormittags 11 Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung 2 zu Harburg a/Elbe. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung 2 in Harburg, nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 27. Oktober 1899. (2946)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. St. E. 8 a E.**

Die Anlieferung von:

1 500 Schienen aus Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 740 t,
12 000 Schwellen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 700 t,
1 600 Paar Laschen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 59 t,
12 500 Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 25 t,
12 500 Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 26 t,
12 500 Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 8 t,
12 500 Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 9 t,
6 500 Laschenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 5 t,
26 000 Hakenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 15 t,
27 000 einfache Federringe aus Flussstahl

ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien" versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine anzugeben sind, sind bis zum 16. November d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 25. Oktober 1899. (2947)
Direktion der Main-Neckarbahn.

---

**Verdingung** von 180 000 kg rohem Rüböl in 3 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Magdeburg, Halle a/S. und Stettin sowie 275 000 kg gereinigtem Rüböl in 6 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg, Halle a/S. und Stettin. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 10. Dezember 1899.

Berlin, den 1. November 1899. (2948)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf eines Salonwagens.**

Ein für unseren Betrieb nicht mehr verwendbarer älterer dreiachsiger Salonwagen, mit hölzernem Untergestell. Einrichtung für Dampfheizung, Gasbeleuchtung und Leitung für Luftdruckbremse versehen, ist einschl. der Radsätze zu verkaufen.

Wegen Besichtigung des Wagens wende man sich an den Stationsvorsteher hier.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Verkauf eines Salonwagens" versehene Angebote sind bis zum 18. November d. J., Vorm. 11 Uhr, postfrei an uns einzusenden.

Darmstadt, den 26. Oktober 1899. (2949)
Direktion der Main-Neckarbahn.

---

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

In der Betriebswerkstätte der Main-Neckarbahn zu Heidelberg steht eine alte wegen ungenügender Leistung ausser Dienst gestellte dreiachsige, 2 fach gekuppelte Güterzugslokomotive mit Tender zum Verkaufe. — Die Verkaufsbedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ portofrei bei der unterzeichneten Dienststelle erhältlich, auch liegen dieselben zur Einsicht auf dem Büreau des Werkstättenvorstehers der Main-Neckarbahn in Heidelberg auf. Die Angebote müssen das Anerkenntniss der Kaufsbedingungen enthalten und sind längstens bis 15. November 1899, Vormittags 10 Uhr, mit Aufschrift „Angebot auf Ankauf einer alten Lokomotive", verschlossen und portofrei auf dem Büreau des Unterzeichneten einzureichen.

Darmstadt, im November 1899. (2950)
Der Maschineningenieur.

---

**Verkauf alter Lokomotiven.**

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 2, 3, 4 und Lauban stehenden ausgemusterten 6 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 8. Dezember d. J., Vorm. 11 Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes hier verkauft werden.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen u. Gewichtsverzeichniss können gegen porto- u. bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ von unserem technischen Büreau (Zimmer 18 im oberschl. Bahnhofe) während der Dienststunden bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift

„Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven"

versehen, an unser technisches Büreau einzusenden.

Breslau, den 28. Oktober 1899. (2951)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 86. | 8. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Der Rhein-Elbekanal und die Eisenbahnen des Ruhrbezirkes.

Von Eisenbahndirektions-Präsident a. D. **Todt.**

I.

Die Gründlichkeit und Sorgfalt, mit welcher der Gesetzentwurf, betreffend den Bau eines Schifffahrtskanals vom Rhein bis zur Elbe von der Staatsregierung ausgearbeitet und erläutert worden ist, hat im Abgeordnetenhause vollste Würdigung gefunden. Selten hat eine Vorlage der Regierung so umfangreiche Erörterungen hervorgerufen, ist so vielen Bedenken und Einwendungen begegnet wie die Kanalvorlage. Zweifellos ist die eingehende Behandlung der hohen verkehrs- und finanzpolitischen Bedeutung des Gesetzentwurfes sowie den Hoffnungen und Befürchtungen zu verdanken, welche an die Einwirkung der geplanten Wasserstrassen auf die wirthschaftlichen Interessen nicht allein der von ihnen durchschnittenen, sondern auch der nur mittelbar von ihnen beeinflussten Landestheile geknüpft wurden. Den Befürchtungen sind die zahlreichen Anträge auf „Kompensationen“ entsprungen, welche oft nur in losem oder in gar keinem inneren Zusammenhange mit der Vorlage stehen. Sie haben aber dazu beigetragen, dass die Beurtheilung über die Zweckmässigkeit und Nothwendigkeit des Projektes sehr erschwert wurde und dass für die schliessliche Entscheidung im Abgeordnetenhause nicht blos sachliche Erwägungen maassgebend gewesen sind, sondern dass dabei auch parteipolitische Rücksichten keine untergeordnete Rolle gespielt haben.

Da die Vorlage allem Anscheine nach den Landtag in der bevorstehenden Session von neuem beschäftigen wird, so liegt es im Interesse einer sachlichen Behandlung, wenn volle Klarheit über die Berechtigung der Voraussetzungen herrscht, auf welchen der Gesetzentwurf beruht. Eine der wichtigsten Grundlagen ist in der Erwägung enthalten, dass die Eisenbahnen des Ruhrbezirkes in absehbarer Zeit nicht mehr imstande sein würden, den an sie gestellten Verkehrsanforderungen zu genügen und dass die geplanten Wasserstrassen hier um so mehr helfend und unterstützend eintreten müssten, als es sich um die Sicherung des Verkehres und der Produktion des weitaus bedeutendsten Industriebezirkes in unserem Vaterlande handle. Ist dies zutreffend, so kann man sich schwer vorstellen, wie eine gewissenhafte Landesvertretung die Verantwortung für die Ablehnung einer Forderung der Regierung übernehmen will, welche bezweckt, die gesunde Entwickelung in jenem für unser gesammtes wirthschaftliches Gedeihen so ungemein wichtigen Landestheile nach menschlichem Ermessen auf eine Reihe von Jahren zu gewährleisten. Von Seiten der Kanalgegner wird daher die Richtigkeit jener Voraussetzung bestritten und behauptet, dass die Aufgabe, welche durch die Vorlage den geplanten Wasserstrassen auferlegt werden soll, ungleich zweckmässiger und wirksamer durch den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes gelöst werden würde.

Es ist nützlich, die gegenüberstehenden Auffassungen in ihrem Wortlaute wiederzugeben. In der dem Gesetzentwurfe beigefügten Begründung heisst es (S. 8), nachdem auf die Nothwendigkeit, die zur Bewältigung des Verkehres im Ruhrbezirke dienenden Wege weiter auszugestalten, hingewiesen ist: „Am nächsten liegt hier der Gedanke, die in der Hand des Staates befindlichen Eisenbahnen, die diesen grossen Verkehr ermöglicht und geschaffen haben, weiter auszubilden. Die Eisenbahnen sind zur Zeit noch imstande, mit grosser Anstrengung den gewaltigen Anforderungen, die an sie gestellt werden, gerecht zu werden, und werden dies bei sachgemässer Ausbildung auch noch für die nächste Zukunft vermögen. Aber es liegt auf der Hand, dass bei der von Jahr zu Jahr fortschreitenden Entwickelung des Verkehres die Eisenbahnen allein und selbst in Verbindung mit den natürlichen Wasserstrassen nicht mehr in der Lage sein werden, den Verkehrsbedürfnissen der hochentwickelten Industrie weiter in vollem Umfange zu entsprechen, so dass letztere den Wettbewerb anderer Länder auf den eigenen wie auf den fremden Märkten mit Erfolg bestehen kann. Eine weitere Theilung der Arbeit zwischen Bahn und Wasser nach der Richtung hin, dass das Wasser sich am Transport der minderwerthigen Massengüter in höherem Maasse

als bisher betheiligt, ist unerlässlich. Der Staatsverwaltung wie der Landesverwaltung liegt die Pflicht ob, dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig in zweckmässiger Weise eine Ergänzung der Verkehrsmittel erfolge, dass also baldthunlichst mit der Herstellung einer leistungsfähigen Wasserstrasse zur Mitbenutzung bei der Beförderung der Massengüter vorgegangen werde. Beide Verkehrswege werden alsdann als gleichberechtigt und einer den anderen unterstützend, das weitere Gedeihen dieses wichtigen Theiles des Vaterlandes fördern."

Während hier das Entlastungsbedürfniss der Eisenbahnen und das Verlangen der Ruhrindustrie nach billigeren Frachtbedingungen in keiner sehr glücklichen Weise vermengt werden, äusserte sich der Minister der öffentlichen Arbeiten in den Kommissions- und Plenarverhandlungen ungleich bestimmter zu der vorliegenden Frage. In der Kommission bemerkte der Minister (S. 32 des Kommissionsberichts) gegenüber der Ansicht, dass zu dem Kanal noch besondere Zufuhrbahnen angelegt werden müssten und dass der Bau von Schleppbahnen wirksamer und billiger als der Rhein-Elbekanal sein würde: „Der Kanal würde in die Mitte des Kohlenreviers zu liegen kommen, so dass allenfalls Privatzufuhrwege gebaut werden müssten, durch die der Staat aber in keiner Weise in Anspruch genommen werden würde. Man beabsichtige keineswegs von einem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes abzulassen; schon im nächsten Jahre solle mit dem Ausbau einer neuen Bahnstrecke Hamm-Osterfeld begonnen werden. Querlinien würden indessen kaum noch anzulegen sein. Nach Ablauf von zehn Jahren würden die Massen, welche befördert werden müssten, so gross werden, dass deren Transport ohne den Kanal nicht möglich sein würde. Schleppbahnen könnten nur dann wirken, wenn sie mit allen Zechen verbunden und nördlich und südlich besondere Zugänge gebaut würden. Diese erforderten die besondere Anlage von Bahnhöfen für Kohlen und andere Güter, welche Einrichtung aber nicht möglich sei. Er sei der Ansicht, *dass der Kanal durch Schleppbahnen nicht ersetzt werden könne*."

Bei Gelegenheit der zweiten Berathung des Entwurfes am 16. August d. J. kam der Minister nochmals auf die Nothwendigkeit der Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrbezirk zurück und äusserte folgendes: „Aus diesem Einblick (bei Bereisung des Ruhrbezirkes durch die Kommissionsmitglieder) werden die Kommissionsmitglieder die Ueberzeugung gewonnen haben, dass der Verkehr zur Zeit nur mit der äussersten Anspannung von Geld und Personalkräften möglich ist; dass in absehbarer Zeit die Situation sich so verändert haben wird, dass mit den jetzigen Mitteln ein geordneter und sicherer Verkehr nicht mehr aufrecht zu erhalten ist. Ich mache darauf aufmerksam, dass die Ausführung des Kanals einen Zeitraum von mindestens 8–10 Jahren erfordert, und was nach 8–10 Jahren dort für Zustände sich entwickelt haben werden, wird heutzutage kaum jemand zu übersehen vermögen. *Die Situation kann in dieser Beziehung nach meiner Auffassung nicht ernst genug genommen werden.* — Der Landtag der Monarchie muss verlangen, dass ihm vollständige Klarheit darüber zu theil wird, welche Verantwortung er übernimmt, wenn er das wirksame Mittel zur Entlastung dieses Verkehres der Staatsregierung nicht gewährt, und das wirksame Mittel ist der Kanal. Die Mittel, die anderwärts vorgeschlagen sind, insbesondere die von verschiedenen Seiten so warm empfohlenen Güterschleppbahnen, können eine wirksame Hilfe nicht gewähren, weil sie in das eigentliche Revier gar nicht hinein geführt werden können, sondern ihren Anschluss erst an den Peripheriebahnhöfen finden werden. Aber abgesehen davon würde dies Mittel voraussichtlich theurer sein und zwar theurer in der Kapitalausgabe und noch viel theurer in der Unterhaltung, in den Betriebsausgaben, als das Ihnen vorgeschlagene Mittel; dafür ist der Beweis in den Kommissionsverhandlungen nach meiner Auffassung vollständig und durchschlagend erbracht worden."

Hierauf erwiderte der Graf zu Limburg-Stirum: „Der Dortmund-Rheinkanal soll einmal die Eisenbahnen entlasten, andererseits zur Verbilligung der Frachten beitragen. Was den ersten Theil der Frage betrifft, so habe ich nicht zu der Ueberzeugung kommen können — auch nicht bei unserer Bereisung des Kohlenreviers — dass eine wesentliche Entlastung der Eisenbahnen durch den Bau des Kanals eintreten könnte, dass z. B. die hochüberlasteten Bahnhöfe entlastet werden könnten, insofern sie nicht in der unmittelbaren Nähe des Kanals liegen. Denn insofern überhaupt die Eisenbahnen noch als Zubringer zu dem Kanal benutzt werden, wird derselbe Verkehr, der heute ist, sich auf den Bahnhöfen bewegen, nur dass er von den Bahnhöfen aus in einer anderen Richtung geht, als er bisher gegangen ist. Mit der Zeit natürlich, wenn der Kohlenbergbau in den jetzigen Terrains zu Ende geht und sich weiter nach Norden hinzieht, werden die Eisenbahnen von selbst entlastet werden. Aber für die jetzige Zeit wird man der Sache nur damit abhelfen können, dass man die Eisenbahnen auch noch ausbaut und fördert, und ich habe die feste Ueberzeugung, dass, auch wenn der Kanal gebaut wird, uns wesentliche Eisenbahnbauten in der dortigen Gegend nicht erspart bleiben."

Die Ansichten stehen sich also unvermittelt gegenüber, und ist es auch den eingehenden Erörterungen im Abgeordnetenhause nicht gelungen in zweifelloser und überzeugender Weise klar zu stellen, auf wessen Seite die zutreffende Anschauung zu suchen ist. Nachfolgende Darlegung hat ihren Zweck erreicht, wenn sie dazu beiträgt den Widerstreit der Meinungen über die Nützlichkeit des Gesetzentwurfes für die Betriebsinteressen der Eisenbahnen auf ein der Verständigung zuträgliches Maass einzuschränken.

## II.

Für den Bau und den Betrieb der Eisenbahnen des Ruhrbezirkes ist der Steinkohlenbergbau daselbst von bestimmendem Einfluss. Die Steinkohlenförderung ist von 1 000 000 t im Jahre 1840 auf 55–56 000 000 t im laufenden Jahre gestiegen. Davon gelangen 82–83 % als Steinkohle und Koks zum Versand auf den preussischen Staatsbahnen, während der Rest theils Selbstverbrauch der Zechen und Hütten darstellt, theils auf die Umwandelung der Kohle in Koks entfällt, theils endlich auf der im Industriebezirk noch thätigen Privatbahn aufgegeben wird.*)

Die in früheren Jahren blühende Ruhrschifffahrt ist seit Entwickelung der Eisenbahnen zum Erliegen gekommen. Dagegen betheiligt sich die Rheinschifffahrt in erheblichem Umfange an der Kohlenbeförderung, aber lediglich durch Vermittelung der Eisenbahnen. Auch die dem Rhein nächst belegenen Zechen sind einige Kilometer von ihm entfernt**); nur eine einzige Zeche — Deutscher Kaiser — ist in der Lage, auf eigener Anschlussbahn ihr Erzeugniss den Schiffen zuzuführen. Alle übrigen Zechen bedürfen der Vermittelung der Staatsbahnen auf Entfernungen bis 70 km, um zum Rhein und den Umschlagshäfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld zu gelangen. Es werden dort jetzt etwa 7–8 000 000 t = 15–17 % der Gesammtabfuhr der Wasserstrasse des Rheines zugeführt. Durch die Fertigstellung des Dortmund-Emskanals bis Herne haben einige Zechen unmittelbaren Anschluss an diese Wasserstrasse erhalten, welche aber nur ein beschränktes Absatzgebiet umfasst, so lange nicht die Fortsetzung nach dem Rhein und der Elbe ausgeführt ist.

So gross der Versand des Ruhrbezirkes an sonstigen Erzeugnissen ist, so tritt er doch an Massenhaftigkeit gegen den Kohlen- und Koksverkehr sehr erheblich zurück und erreicht nur etwa $1/5$ des letzteren. Es handelt sich dabei überwiegend um Mengen, welche nur kurze Strecken im Bezirk selbst zurücklegen, namentlich um Steine und sonstige Baumaterialien. Die

*) Der Versand der Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn beträgt z. Zt. 1 500 000 t = 2,7 % der Gesammtförderung.

**) Die einzige auf dem linken Rheinufer belegene Zeche Rheinpreussen, welche dem Rhein unmittelbar benachbart ist und dem Ruhrbezirk zugerechnet wird, scheidet für die vorliegende Betrachtung aus, da sie sich ausserhalb des Eisenbahn-Verkehrs- und Betriebsgebietes der Ruhr befindet.

eigentlichen Ausfuhrartikel, insbesondere die Eisen- und Stahlfabrikate, so hohen wirthschaftlichen Werth sie haben, sind für die Beförderungsthätigkeit der Eisenbahnen von verhältnissmässig geringer Bedeutung gegenüber dem Massenverkehr der Bergwerkserzeugnisse, welcher auf den Eisenbahnbetrieb, seine Einrichtungen und Anlagen bestimmend einwirkt.

Es ist daher erklärlich, dass sich das Eisenbahnnetz des Ruhrbezirkes in engster Anlehnung an den Steinkohlenbergbau entwickelt hat. Das Bergbaugebiet erstreckt sich in einer Längenausdehnung von 70 bis 80 km vom Rhein bis östlich von Dortmund in westöstlicher Richtung, während die Breitenausdehnung in südnördlicher Richtung wenig über 20 km beträgt. Zwischen Ruhr und Emscher, diesen in einer Entfernung von durchschnittlich wenig über 10 km parallel laufenden Nebenflüssen des Rheines, hat bis in die neueste Zeit das Hauptgebiet des Bergbaues gelegen, dessen Schwerpunkt sich jedoch allmählich immer weiter nach Norden verschiebt. Schon seit Jahren ist die Kohlenförderung auch auf der nördlichen Seite der Emscher in Angriff genommen und beansprucht von dem reichlich 15 km breiten Raum zwischen Emscher und Lippe etwa das südliche Drittel. Weitaus der grösste Theil der gesammten Kohlenförderung des Ruhrbezirkes drängt sich heute auf ein Gebiet zusammen, welches 8 bis 10 km südlich und 4 bis 5 km nördlich der Emscher umfasst und dessen weitere Ausdehnung nach Maassgabe der Lagerung der Kohlenflötze nur in nördlicher Richtung zu suchen ist.

Die erste Eisenbahn, welche das Bergbaugebiet dem grossen Verkehre erschloss, war die in den 40er Jahren erbaute Köln-Mindener Bahn von Köln über Oberhausen-Wanne-Dortmund nach Hamm. Zur Zeit ihrer Erbauung lief sie am äussersten nördlichen Rande des damaligen Bergbaubetriebes. Die anderthalb Jahrzehnte später entstandene bergisch-märkische Linie Duisburg-Dortmund dagegen durchquerte das Gebiet in seinem Herzen, während die in den 70er Jahren erbaute Linie der rheinischen Eisenbahn sich mitten zwischen die beiden älteren Rivalen schob. Da auch inzwischen die Köln-Mindener Gesellschaft ihr Netz weiter ausgebaut und die Staatseisenbahnverwaltung von Dortmund aus einen Fühler in das Industriegebiet gestreckt hatte, so ergab sich z. Zt. der Durchführung der Verstaatlichung der Privatbahnen für den Ruhrbezirk folgende Situation.

Es waren — abgesehen von der noch nicht vollständig ausgebauten und für die Beurtheilung der hier in Frage stehenden Verhältnisse auch weniger wichtigen Ruhrthalbahn Herdecke-Steele-Werden — vorhanden:

1. die bergisch-märkische Linie Duisburg-Dortmund mit zwei durchgehenden Gleisen,
2. die rheinische Linie Hochfeld-Dortmund mit einem durchgehenden Gleise,
3. die Köln-Mindener Linie Köln-Oberhausen-Dortmund mit zwei Gleisen,
4. die Köln-Mindener Emscherthalbahn Sterkrade-Dortmund mit einem Gleise,
5. die bergisch-märkische Emscherthalbahn Bismarck-Oberhausen mit einem Gleise,
6. die westfälische Emscherthalbahn Sterkrade-Dortmund mit einem Gleise,

zusammen sechs Parallellinien, welche das Bergbaugebiet in ostwestlicher Richtung durchquerten, mit acht durchgehenden Gleisen, davon drei Linien mit drei Gleisen im Emschergebiete. Die Linien sind auf einer Fläche von 10 bis 15 km Breitenausdehnung zusammengedrängt, vielfach liegen mehrere unmittelbar nebeneinander.*)

Im Jahre 1880 betrug der Kohlen- und Koksversand des Ruhrbezirkes 18 000 000 t oder täglich durchschnittlich 60 000 t = 6 000 Ladungen zu 10 t. Zur Bewältigung dieses und des sonstigen Güterverkehres waren täglich 300 Güterzüge zu durchschnittlich 40 Wagen zu fahren, nämlich 150 Versand- und 150 Empfangszüge. Auf die sechs Parallellinien entfielen hiervon 200 Züge, ausserdem 80 Personen-, Vieh-, Eilgüterzüge. Jedes der acht durchgehenden Gleise war im Durchschnitt mit 25 Güter- und 10 sonstigen Zügen besetzt. Da aber der Hauptverkehr von den beiden zweigleisigen Linien der Köln-Mindener und bergisch-märkischen Bahn bewältigt wurde, die zusammen mit etwa 180 bis 200 Zügen belastet waren, so blieben für jede der vier anderen Linien nur 20—25 Züge übrig. Diese geringe Belastung gab die Veranlassung, dass man bald darauf die bergisch-märkische und die westfälische Emscherthalbahn eingehen liess, deren Oberbau aufnahm und nur den Bahnkörper für etwaige künftige Benutzungszwecke beibehielt. Als der Dortmund-Emskanal gebaut wurde, überliess man ein etwa 7 km langes Stück der ehemaligen westfälischen Emscherthalbahn dem Kanalbau, welcher es zur Herstellung der Schlussstücke bei Herne verwerthete; der Herner Hafen nimmt das Gelände der ehemaligen Eisenbahnstation gleichen Namens ein.

Seit Anfang der 80er Jahre schrumpften somit die Parallellinien auf vier mit sechs durchgehenden Gleisen zusammen, genügten aber in diesem Zustande den Verkehrsanforderungen nur verhältnissmässig kurze Zeit. Allmählich wurde die ehemals rheinische Linie Hochfeld-Dortmund-Welwer und die westliche Strecke der Köln-Mindener Emscherthalbahn mit zweitem Gleise versehen, dem Mitte der 80er Jahre erbauten Sammelbahnhof Frintrop der noch grössere und leistungsfähigere Sammelbahnhof Osterfeld hinzugefügt und endlich in den letzten Jahren die ehemalige bergisch-märkische Emscherthalbahn Bismarck-Oberhausen mit Einmündung in Frintrop und Osterfeld wieder hergestellt. Es sind somit jetzt fünf (statt 1880 = sechs) Parallellinien mit neun (1880 = acht) durchgehenden Gleisen vorhanden.

Im Jahre 1899 wird der Kohlen- und Koksversand des Ruhrbezirkes auf den Staatsbahnen 45 000 000 t oder arbeitstäglich 15 000 Wagenladungen zu 10 t nicht unerheblich übersteigen. Hierzu würden nach dem Vorgang von 1880 375 Züge täglich mit einer Belastung von 400 t oder — da ebenso viel Wagen wie von den Zechen beladen verschickt, ihnen zur Neubeladung werden zugeführt werden müssen — 750 beladene und Leerzüge erforderlich sein. Davon würden auf die neun Parallelgleise über $^2/_3$ entfallen, auf jedes Gleis im Durchschnitt mindestens 56 Züge. Unter Hinzurechnung der auf den Parallellinien verkehrenden 140 Personenzüge, entstände eine regelmässige Gesammtbelastung von reichlich 70 Zügen für jedes Gleis — eine Belastung, welche, an sich übermässig, mit Rücksicht auf die Schwankungen des Verkehres, auf die Nothwendigkeit der Einlegung von zahlreichen Sonderfahrten bei stärkerem Anziehen des Verkehres und auf die nicht zu vermeidenden Unregelmässigkeiten der Zugbeförderung über das Maass des im Interesse der Betriebssicherheit Erlaubten hinausgehen würde. Und das um so mehr, als ja auch die Vertheilung der Züge auf die einzelnen Parallellinien durchaus keine gleichmässige ist, die eingleisige bergisch-märkische Emscherthalbahn überhaupt keinen Personenverkehr besitzt und dieser sich hauptsächlich auf die beiden Linien der früheren bergisch-märkischen und Köln-Mindener Hauptbahn zusammendrängt, welche indess auch von dem Güterverkehr stark in Anspruch genommen werden.

In Wirklichkeit ist die Zahl der auf den Parallellinien verkehrenden Güterzüge eine erheblich geringere als sich nach vorstehender Berechnung ergeben würde, und beträgt z. Zt. ungefähr 400, oder 44 bis 45 durchschnittlich für jedes Gleis. Der

*) Die neben diesen Haupt-Parallellinien noch vorhandenen Nebenlinien in derselben Richtung sowie die in süd-nördlicher Richtung verlaufenden Verbindungslinien müssen bei der Betrachtung ausser Berücksichtigung bleiben, weil es sonst nicht möglich ist ein einigermaassen anschauliches Bild von den Betriebsleistungen zu geben. Die nicht berücksichtigten Linien bewältigen zwar auch grosse Gütermassen, sind aber selbst für den Güterverkehr nicht von der Wichtigkeit der Parallellinien, weil die grossen Sammelbahnhöfe ausschliesslich an diesen liegen. Für den durchgehenden Personenverkehr sind die Nebenlinien fast ohne jede Bedeutung, einzelne von ihnen entbehren auch des Lokal-Personenverkehres.

Grund dieser Verringerung liegt vornehmlich in der Erhöhung des Ladegewichtes der Eisenbahnwagen. Während im Jahre 1880 noch eine grosse Zahl von Wagen mit einem Ladegewicht von 5 t vorhanden war, sind diese seit etwa 10 Jahren im eigentlichen Betriebe vollständig verschwunden und nur noch in den Bauzügen theilweise vorhanden. Seit 8 Jahren erfolgt ferner nicht blos der Ersatz der abgängigen, sondern auch die starke Vermehrung der Kohlen- und Kokswagen ausschliesslich durch Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t, und endlich sind auch die vorhandenen 10 t-Wagen zum nicht geringen Theil auf ein Ladegewicht von 12,5 t gebracht. Infolge dieser Maassnahmen ist das durchschnittliche Ladegewicht eines Güterwagens der preussischen Staatsbahnen, welches vor 20 Jahren weniger als 10 t betrug, auf 12 t gestiegen. Bei den Kohlen- und Kokswagen allein ist die Steigerung wahrscheinlich eine noch grössere und dieses erhöhte Ladegewicht wird bei der Kohlen- und Koksverladung im Ruhrbezirk von den Zechen auf das Aeusserste ausgenutzt. Die Rückwirkung auf den Betrieb ist die denkbar günstigste. Statt wie berechnet 750 Züge, werden deren nur 600 gebraucht, auf den Parallellinien insbesondere nur 400 statt 500. Die Belastung, einschliesslich der Personenzüge, beträgt für das Gleis 58 und nicht 70 Züge. Die Durchschnittsnettobelastung der Kohlenzüge, welche vor 20 Jahren höchstens 400 t betrug, ist bei gleichzeitiger Erhöhung der Zugkraft der Lokomotiven auf 500 t gestiegen, und dadurch dem Betriebe eine Erleichterung verschafft worden, ohne welche er auf einzelnen Linien bereits zum Erliegen gekommen wäre.

Während der Kohlenversand an der Ruhr in den letzten 20 Jahren um 150 % = 7,5 % jährlich gestiegen ist, hat die Belastung der Parallellinien mit Güterzügen in demselben Zeitraum nur um 100 % = 5 % jährlich zugenommen. In den nächsten 10 bis 12 Jahren wird dieses günstige Verhältniss zwischen Verkehrszunahme und Zugbelastung eine weitere vortheilhafte Entwickelung erfahren. Von den Kohlen- und Kokswagen der preussischen Staatsbahnen besitzt trotz der umfassenden Neuanschaffungen der letzten Jahre doch erst der kleinere Theil das erhöhte Ladegewicht von 15 t. Die grosse Zahl der 10 und 12,5 t-Wagen tritt in den nächsten zehn Jahren in ein Alter, welches in immer zunehmendem Maasse ihre Ausmusterung und ihren Ersatz durch 15 t-Wagen ermöglicht. In zehn Jahren wird das durchschnittliche Ladegewicht der Kohlen- und Kokswagen sicher 14 t erreichen, wahrscheinlich noch etwas übersteigen, sodass ein Kohlenzug von 40 Wagen im Jahre 1910 auf 550 bis 600 t Belastung rechnen kann. Man wird dann mit einem Zuge ungefähr soviel leisten als 1880 mit $1^1/_2$ Zügen, d. h. die Leistungsfähigkeit der Linien und — was noch wichtiger ist — der Bahnhöfe, wird lediglich durch die zweckmässigere Einrichtung der Betriebsmittel um 50 % gesteigert sein.

III.

Wie dringend nothwendig eine solche Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Ruhrbezirk sein wird, lässt ein Ausblick in die Zukunft unschwer erkennen. Wie oben bemerkt, ist der Eisenbahnabsatz des Kohlenbergbaues an der Ruhr von 18 000 000 t im Jahre 1880 auf reichlich 45 000 000 t im Jahre 1899, also in 20 Jahren um 150 % gestiegen. Wenn nun auch nach der angespannten Thätigkeit der Industrie in den letzten Jahren eine ruhigere Entwickelung für das nächste Jahrzehnt wahrscheinlich und erwünscht ist, so wird man nach den bisherigen Erfahrungen doch mit einer geringeren jährlichen Zunahme der Förderung und des Absatzes als 4—5 % vorsichtigerweise nicht rechnen können; das würde bei der Förderung eine jährliche Steigerung von 2 250 000 - 2 750 000 t, bei dem Eisenbahnabsatz auf den Staatsbahnen von 1 750 000—2 250 000 t bedeuten. Diese würden in zehn Jahren mindestens 20 000 000 t mehr als jetzt zu befördern haben, d. h. 65 000 000 t oder arbeitstäglich 15 700 Ladungen der dann vorhandenen Wagen von 14—15 t Ladegewicht. Die Wagenbewegung erhöht sich von jetzt 25 000 auf 31 000 täglich oder um 20 %, während der Verkehr um 40—50 % steigt.*) Zu dieser Bewegung wären täglich 770 Züge erforderlich, von denen mindestens 540 auf den Parallellinien, auf jedem Gleis mithin 60 zu befördern wären. Solcher Anforderung würden sie bei ihrer heutigen baulichen Ausstattung um so weniger gewachsen sein, als schon in naher Zukunft wesentlich gesteigerte Ansprüche an den Personenzugdienst mit Sicherheit zu erwarten sind.

Die Zahl der Personenzüge hat seit 1880 auf den Parallellinien um durchschnittlich jährlich drei zugenommen. Die Steigerung bewegte sich in dem ersten Jahrzehnt in engeren Grenzen und ist in den letzten 4—5 Jahren eine besonders beschleunigte geworden. Allein die Zahl der das Ruhrgebiet durchfahrenden regelmässigen Schnellzüge ist im laufenden Jahrzehnt von 12 auf 32 gewachsen. Die mit dem Volkswohlstand gewaltig sich steigernde Reiselust und der zunehmende Geschäftsverkehr führen den Hauptlinien solche Massen von Reisenden zu, dass das Bedürfniss nach Einführung weiterer Personenzüge gerade im Ruhrbezirk mit seiner intensiven Thätigkeit und seiner rasch anwachsenden Bevölkerung in dem nächsten Jahrzehnt und darüber hinaus ein besonders starkes sein wird.**)

Man wird nicht umhin können für die nächsten zehn Jahre eine jährliche Vermehrung der Personenzüge der Parallellinien um 5 % = 6 Züge jährlich anzunehmen; das sind in zehn Jahren 60 Züge mehr oder insgesammt 200 statt der gegenwärtigen 140. Nun vertheilen sich diese 140 Züge derart, dass davon allein auf die beiden Hauptlinien der früheren bergisch-märkischen und Köln-Mindener Bahn über 100 entfallen. Hierunter befinden sich die sämmtlichen 32 Schnellzüge, welche den Bezirk durchfahren und von denen nur 6 lokale Bedeutung besitzen, die übrigen einem starken Fernverkehre dienen.***) Der grosse Strom der Reisenden, welche zwischen Mittel- und Ostdeutschland sowie dem weiteren östlichen und nördlichen Hinterlande einerseits und dem Niederrhein, Holland, Belgien, Frankreich, England andererseits verkehren, wird vorzugsweise auf jenen beiden Linien befördert. An eine Ablenkung dieses ebenso regelmässigen wie gewinnbringenden und stark anwachsenden Verkehres von dem Wege durch das Industriegebiet ist ernstlich nicht zu denken. Denn abgesehen davon, dass Umgehungslinien nicht zur Verfügung stehen und erst mit grossem Kostenaufwande geschaffen werden müssten, ist zu berücksichtigen, dass das Industriegebiet

*) Die Zahlen der Wagenbewegung sind gefunden, indem die Zahl der täglichen Kohlen- und Koksladungen verdoppelt, der gesammte übrige Güterverkehr aber nicht berücksichtigt ist. Dies entspricht auch ungefähr dem Vorgang, wie er sich in der Wirklichkeit abspielt. Denn die Kohlen- und Kokswagen kehren nach der Entladung nur zum Theil leer, zum anderen, nicht unerheblichem Theil wieder beladen zurück. Diese beladen zurückkehrenden Wagen, welche ihre Rückladung zumeist im Ruhrbezirk selbst erhalten haben, werden auf den Bestimmungsstationen nach der Entladung alsbald den Zechen und Kokereien zugeführt, ohne dass eine andere Bewegung als das Umsetzen von einer Stelle des Bahnhofes nach der anderen erforderlich ist. Auf diese Weise wird der bei weitem grösste Theil des Rohmaterialienverkehres — abgesehen von Kohlen und Koks — des Ruhrbezirkes durch sonst leer zurücklaufende Wagen bewältigt und ähnlich geht es bei dem übrigen Güterverkehre zu. Man würde daher viel zu hohe Zahlen für die Wagenbewegung erhalten, wenn man die sämmtlichen Ladungen verdoppelte und kommt der Wirklichkeit sehr nahe, wenn man sich auf die Verdoppelung der Kohlen- und Kokswagen, welche täglich beladen werden, beschränkt.

**) Die Zahl der Reisenden auf den preussischen Staatsbahnen ist von 303 000 000 im Jahre 1891/92 auf 479 000 000 im Jahre 1897/98 gestiegen; die Zunahme beträgt 176 000 000 = 58 % oder jährlich über 9,5 % und unter Berücksichtigung der Kilometerlänge der Staatsbahnen immer noch 33,8 % oder jährlich 5,6 %. Im gleichen Zeitraume ist der Güterverkehr von 123 000 000 auf 173 000 000 t = 50 000 000 t = 40,6 % oder jährlich 6,7 % und unter Berücksichtigung der Kilometerlängen um 21 % oder jährlich um 3,5 % gewachsen. Die verhältnissmässige Steigerung ist mithin bei dem Personenverkehre um 60 % grösser als bei dem Güterverkehre.

***) Die Personenzugzahlen umfassen nur die an den Wochentagen regelmässig und während der ganzen Fahrplanperiode verkehrenden Züge, nicht auch die Sonntags oder nur an einzelnen Wochentagen fahrenden Sonderzüge.

selbst als Ausgangs- und Zielpunkt eines überaus intensiven geschäftlichen Fernverkehres an jenen Zügen lebhaft betheiligt ist und sie in grossem Umfange benutzt. Wollte man sie auf andere Linien legen, so würde man, um den Bedürfnissen des Industriegebietes zu genügen, eine so grosse Zahl von Anschlusszügen an die Hauptzüge einlegen müssen, dass der Vortheil der Entlastung der Industrielinien doch nicht erreicht, dagegen die Kosten des Zugdienstes vergrössert und für zahlreiche Reisende Unbequemlichkeiten geschaffen werden würden.

Man muss sich daher mit dem Gedanken vertraut machen, dass der Personenzugdienst der Parallellinien, und insbesondere der genannten beiden Hauptlinien einer ausgiebigen Steigerung entgegengeht, dass letztere in erhöhtem Maasse dem Personenverkehr dienstbar gemacht und von dem Gütermassenverkehr entlastet werden müssen.

Wenn heute auf den beiden Linien über 100 Personen- und 160 Güterzüge regelmässig verkehren, so wird die Zahl der Personenzüge in zehn Jahren auf über 140 angewachsen sein. Das wäre aber ohne Gefährdung ihrer sicheren Durchführung nur zu erreichen, wenn die Zahl der Güterzüge um 50—60 verringert und auf 100 bis höchstens 120 beschränkt würde. Die Ablenkung der Güterzüge würden die nördlichen Linien zu übernehmen haben.

In zehn Jahren haben dann die Parallellinien 540 Güter- und 200 Personenzüge zu befördern; auf den vorhandenen neun Gleisen wäre dies nicht im Entferntesten durchzuführen. Inzwischen wird die bergisch-märkische und der Rest der Köln-Mindener Emscherthalbahn mit zweitem Gleise versehen, die westfälische Emscherthalbahn, soweit nöthig und angängig, wiederhergestellt und dadurch die Wirkung eines weiteren Parallelgleises erzielt. Auch hiermit ist jedoch nicht auszukommen, da dann immer noch 74 Züge auf jedem Gleise zu befördern wären — eine für den regelmässigen Dienst nicht zulässige Durchschnittszahl. Die durchaus gebotene weitere Entlastung wird durch die von dem Minister der öffentlichen Arbeiten in den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses erwähnte Linie Osterfeld-Hamm gewährleistet, welche als weitere nördliche Parallellinie bestimmt ist, dem nach Norden fortschreitenden Bergbau als Stützpunkt zu dienen, welche aber zugleich die Aufgabe übernimmt, als Ablenkungslinie für die von dem Massenverkehr zu entlastenden südlichen Hauptlinien einzutreten. Sie wird bis zum Ablauf der nächsten zehn Jahre zweigleisig ausgebaut sein müssen, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden will, so dass dann statt der heutigen 9 im ganzen 12 Gleise der Parallellinien vorhanden sind, welche bei einer Durchschnittsbelastung von 60—62 Zügen den Verkehr nur noch mit grosser Mühe bedienen würden. Sobald jedoch der Kohlen- und Koksverkehr stärker wächst, als hierbei angenommen ist — und die bisherige Entwickelung spricht zweifellos für eine solche stärkere Zunahme —, so steigt die Belastung der Gleise auf erheblich über 60 Züge und ist der Zeitpunkt eingetreten, wo eine sichere und regelmässige Betriebsführung durch den übermässigen Andrang des Massenverkehres in Frage gestellt wird.

## IV.

Ueber die nächsten zehn Jahre ist mit den vorerwähnten baulichen Ergänzungen, welche verhältnissmässig geringe Mittel erfordern, sowie mit den meist bereits im Gange befindlichen Bahnhofsumbauten und Herstellung von Umgehungslinien vielleicht noch hinwegzukommen. Aber was soll dann geschehen? Die Meinung, dass die Eisenbahnen mit dem Fortschreiten des Bergbaues nach Norden von selbst entlastet werden, trifft nur in sehr beschränkter Weise zu. Die Ausdehnung des Bergbaues in nördlicher Richtung hat doch nicht die Wirkung, dass der Kohlenverkehr auf den südlichen Linien sich in absehbarer Zeit nennenswerth verringern wird; dazu schreitet der Abbau der Flötze zu langsam vorwärts und ausserdem ist der Bergbau natürlich bemüht, die Hilfsmittel der fortschreitenden Technik anzuwenden, um aus den alten Bauen alles irgendwie brauchbare Material herauszuholen, bevor diese Anlagen endgültig aufgegeben werden. Auch ist nicht ausser Acht zu lassen, dass an diesen südlichen Linien eine grosse Zahl der bedeutendsten Hütten- und sonstigen Werke liegt, welche eine Verlegung ihrer Anlagen nicht vornehmen werden und welche mit ihren Massenbezügen nach wie vor auf jene Linien angewiesen sind. Die vornehmlichste Wirkung der Ausdehnung des Bergbaues nach dem Norden besteht daher für viele Jahre nicht in einem wirklichen Rückgang des Kohlenverkehres auf den südlichen Linien als vielmehr darin, dass der Schwerpunkt der Steigerung der Förderung den nördlichen Zechen zufallen wird — eine Wirkung, welche allerdings für den Eisenbahnbetrieb nur erwünscht sein kann. Denn dadurch wird den südlichen Linien die Aufgabe, dem Personenverkehr in gesteigertem Maasse zu dienen, wenigstens nicht noch weiter erschwert oder — was bei weiterem Anwachsen des Massenverkehres daselbst der Fall sein würde — geradezu unmöglich gemacht. Eine wirkliche Entlastung der südlichen Linien vom Massenverkehr wird einstweilen nur durch künstliche Ablenkungen, nicht durch wirklichen Rückgang des Kohlen- und Koksversandes vor sich gehen; wollte man warten, bis dieser durch die Verschiebung der Förderung nach Norden eintritt, so würden trotz aller Aufwendungen die südlichen Parallellinien nicht imstande sein, den an sie herantretenden Anforderungen zu genügen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat mit vollem Recht hervorgehoben, dass das von den Kanalgegnern empfohlene Mittel der weiteren Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen des Ruhrbezirkes durch Herstellung von Schleppbahnen theils nicht durchführbar, theils zu kostspielig sein würde. Die Schleppbahnen allein können nichts helfen, wenn sie nicht mit den Zechen verbunden sind und in Sammelbahnhöfen endigen, welche die Ordnung der zugeführten Wagen zu Zügen ermöglichen. Nun haben die sämmtlichen Zechen natürlich Eisenbahnanschlüsse, die grösseren sogar mehrere. Bei Einführung neuer Schleppbahnen müssten weitere Anschlüsse hergestellt werden, was bei den beengten Anlagen der Zechen und bei der Unmöglichkeit ihrer Vergrösserung meist ausgeschlossen ist. Auch könnten weitere Sammelbahnhöfe, deren jeder ein Gelände von 20 bis 30 ha beansprucht, nur mit ganz ungewöhnlich hohen Kosten mitten in dem Industriegebiet geschaffen werden. Endlich aber wäre es ganz verkehrt, den an sich schon so überaus schwierigen Eisenbahnbetrieb, welcher dringend der Zertheilung bedarf, durch Einfügung von neuen Schleppbahnen und Sammelbahnhöfen und damit durch Schaffung weiterer Knoten- und Uebergangspunkte im Innern des Bezirkes noch mehr zusammenzudrängen. Je grösser diese Häufung von Linien und Bahnhöfen ist, um so drohender wird die Gefahr, dass an einem Punkt eintretende Störungen alsbald das ganze engmaschige Netz in Mitleidenschaft ziehen und die ungeheueren Wagenmassen, welche nur bei fortwährender Bewegung zu beherrschen sind, zu einem unentwirrbaren Knäuel zusammenschieben. Kleinere derartige Stockungen sind bei ungünstigen Witterungsverhältnissen schon jetzt nicht zu vermeiden und verursachen Mühe und Arbeit genug zu ihrer Beseitigung; es hiesse aber mit offenen Augen dem Abgrunde zustürmen, wenn man die bisher nur ausnahmsweise auftretenden Hemmungen zu einer ständigen Einrichtung machen und dem Eisenbahnbetrieb des Ruhrbezirkes den Stempel äusserster Unzuverlässigkeit aufdrücken wollte. Der Einschlag neuer Linien in das vorhandene Netz würde zweifellos solche Folge haben und wäre ein Experiment von ebenso grosser Kostspieligkeit wie Verfehlung seiner Zwecke.

Es hat eben alles seine Grenze, auch die Möglichkeit einen gewissen Verkehr auf einem gegebenen Raume zu bewältigen. Im Ruhrbezirk hat man schon jetzt eine ansehnliche Höhe der Betriebsleistungen erreicht und man kann nicht sagen, dass die Staatsbahnverwaltung hinter der ihr gestellten Aufgabe zurückgeblieben ist — im Gegentheil, sie ist in Bezug auf Ausnutzung der Anlagen weit über die Leistungen der Privatbahnen hinausgegangen. An keiner Stelle unseres Eisenbahnnetzes haben sich

die Vortheile der Zusammenfassung der vorher getrennten Betriebe in einer Hand so deutlich gezeigt wie im Ruhrbezirk. Aber man soll sich durch die bisher erzielten Erfolge nicht dazu verleiten lassen, einem Eisenbahnnetz unmögliche Leistungen zuzumuthen, und bei dem Eisenbahnbetrieb tritt diese Ueberbürdung ein, sobald die Regelmässigkeit und Sicherheit der Bewegung nicht mehr gewährleistet ist.*)

V.

Muss man die Einzwängung weiterer Schleppbahnen in das vorhandene enge Netz des Ruhrbezirkes als ein verfehltes Mittel zur Anpassung der Betriebsleistungen an die steigenden Anforderungen des Verkehres bezeichnen und deshalb verwerfen, so entsteht die Frage, welche sonstigen Einrichtungen in Aussicht zu nehmen sind, um der Gefahr zu entgehen, dass nach Ablauf eines Jahrzehnts die wirthschaftlichen Interessen des Ruhrbezirkes durch die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel keine ausreichende Befriedigung finden. Jedes der 12 Parallelgleise ist dann mit 62 regelmässigen Zügen belastet, auf einzelnen Gleisen steigt die Zahl der täglichen Fahrten auf 70-80 und weiter darf man nicht gehen, ohne den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn schweren Gefahren auszusetzen.**) Beim Eisenbahnbetriebe ist überdies die Vorhaltung einer Reserve zur Begegnung aussergewöhnlicher, durch Witterungseinflüsse, Unfälle und sonstige Vorkommnisse veranlasster Störungen ganz unvermeidlich, und in dem engmaschigen Eisenbahnnetz des Ruhrbezirkes am allerwenigsten zu entbehren, wie frühere Erfahrungen gar zu eindringlich gelehrt haben. Schon aus diesem Grunde wäre es ein höchst gewagtes Beginnen, die Anforderungen an die regelmässige Leistungsfähigkeit der Parallellinien auf das höchste Maass zu steigern.

Nach Ablauf des nächsten Jahrzehnts ist der Bergbau noch nicht soweit nach Norden vorgeschritten, dass die Anlage einer Parallellinie nördlich Osterfeld-Hamm irgend welche Erleichterungen für den Betrieb zu bieten vermöchte, im Gegentheil, die dann erforderlichen Ablenkungen von den südlichen Linien würden Betriebserschwernisse zur Folge haben, welchen die ohnehin stark in Anspruch genommenen Strecken und Bahnhöfe nicht gewachsen wären. Solche noch mehr nach Norden geschobene Linien können daher erst für eine erheblich spätere Zukunft in Aussicht genommen werden, wenn der Bergbau sich bis in die Nähe der Lippe gezogen hat, von der er heute noch reichlich 10 km entfernt ist. Da sich nun auch Zwischenlinien aus den angegebenen Gründen verbieten, so bleiben nur zwei Hilfsmittel übrig, um den steigenden Verkehr aufzunehmen: entweder ist man erfolgreich bemüht, die Ausnutzungsmöglichkeit der vorhandenen baulichen Anlagen noch weiter zu steigern, oder man sucht die Eisenbahnen von einem Theil des Massenverkehres durch Ueberleitung auf andere Verkehrswege zu entlasten, oder endlich man wendet seine Aufmerksamkeit gleichzeitig diesen beiden Aushilfsmitteln zu.

Die Steigerung der Ausnutzung könnte nur in der weiteren Erhöhung des Ladegewichtes der Kohlen- und Kokswagen bestehen, womit man bisher so günstige Erfahrungen gemacht hat. Wenn man sich entschliessen könnte, statt des Wagens von 15 t Ladegewicht einen solchen von 20 t Ladegewicht als Normalwagen für die Beförderung von Rohmaterialien anzunehmen, so würde man nach Ablauf der Uebergangszeit, welche erforderlich wäre, um die Wagen geringeren Ladegewichtes auszumustern, die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und der Linien für den Güterverkehr um 25—30 %, für den Gesammtverkehr (Personen- und Güterverkehr) um 15—20 % erhöhen. Diese Steigerung würde dazu führen, dass die Durchschnittsbelastung der Parallelgleise im Jahre 1910 von 62 auf 50 Züge sinken und erst nach Ablauf von weiteren 8—10 Jahren wieder die frühere Höhe erreichen würde.

Leider ist die Ausführung des sehr reizvollen Gedankens mit solchen Kosten und Schwierigkeiten verknüpft, dass seine praktische Verwerthung, zumal für eine so nahe Zukunft, vollständig ausgeschlossen ist. Die allmähliche Ausmusterung der Wagen geringeren Ladegewichtes würde nicht 10, sondern 20 bis 30 Jahre erfordern, da ein überstürztes Vorgehen im höchsten Grade unwirthschaftlich wäre. Der Ersatz der vorhandenen Kohlen- und Kokswagen durch solche von 20 t Ladegewicht würde etwa eine halbe Milliarde, d. h. annähernd das Doppelte der Herstellungskosten des Rhein-Elbekanals beanspruchen. Die sämmtlichen deutschen Eisenbahnwagenfabriken würden bei angestrengtester Thätigkeit gar nicht in der Lage sein, diese Arbeit neben ihren sonstigen Aufträgen in einem Zeitraum von 8—10 Jahren zu bewältigen. Auch wäre es ein durchaus verkehrtes wirthschaftspolitisches Beginnen, wenn der Staat der Industrie die Erledigung einer so gewaltigen Aufgabe in kurzer Frist zumuthen und dadurch eine künstliche Hochfluth der industriellen Thätigkeit schaffen wollte, welcher naturgemäss eine ebenso tiefe Ebbe folgen würde.

Aber ganz abgesehen von diesen Bedenken stehen der baldigen Steigerung des Ladegewichtes noch viel grössere Konstruktionsschwierigkeiten entgegen. Der Oberbau der Eisenbahnen ist auf ein gewisses Höchstgewicht der darüber rollenden Last berechnet, ebenso die Tragfähigkeit der Brücken. Das Höchstgewicht richtet sich nach dem Druck, welchen die Räder der Wagen und Maschinen auf den Oberbau und die Brückenträger ausüben. Steigt der Raddruck über das zulässige Maass, so muss er durch Vertheilung des Gewichtes auf eine grössere Zahl von Rädern entsprechend vermindert werden. Den Eisenbahnen Deutschlands ist im allgemeinen ein Raddruck der Wagen bis 7 t gestattet, für die Hauptbahnen eine Erhöhung bis 8 t eingeleitet. So lange sie nicht durchgeführt und auf die zahlreichen Nebenbahnen sowie auf die Nachbarländer ausgedehnt ist, kann die Einstellung von offenen zweiachsigen Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t, welche einen Raddruck von 7,5—8 t ausüben würden, nicht ernstlich in Frage kommen. Denn eine Hauptbedingung wäre die allgemeine Verwendbarkeit der Fahrzeuge nicht allein auf den Eisenbahnen Deutschlands, sondern auch der Nachbarländer. Bis die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse dieses ausgedehnten Netzes die Erhöhung des Ladegewichtes der Güterwagen für den Massenverkehr zu einem allgemein empfundenen Bedürfniss machen und der Oberbau auch der Nebenbahnen dementsprechend ver-

*) Zur besseren Uebersicht werden die in den Abschnitten II—IV entwickelten Zahlen hier nochmals zusammengefasst:

| | Kohlen- und Koksabfuhr auf den Staatsbahnen des Ruhrbezirkes | Anzahl der | | Zugbelastung der Parallellinien, (Personen- und Güterzüge) | durchschnittliche Belastung jedes durchgehenden Gleises der Parallellinien mit Zügen | Zunahme der Belastung mit Zügen | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mill. Tonnen | Parallellinien | durchgehenden Gleise | | | überhaupt | jährlich |
| 1880 . . . . . . . . . . . | 18 | 6 | 8 | 280 | 35 | — | — |
| 1899 über . . . . . . . | 45 | 5 | 9 | 540 | 60 | 260 | 13 |
| 1910 voraussichtlich . . . | 65 | 6 | 12 | 740 | 62 | 200 | 20 |

**) Bei Abschätzung der Leistungsfähigkeit einer Eisenbahnlinie darf man ihre schwächsten Stellen, die Bahnhöfe, nicht unbeachtet lassen, wo die Hauptfahrgleise auch vom Ortsverkehr mitbenutzt werden. Im Ruhrbezirk tritt dies besonders stark hervor, weil der Massenverkehr vorwiegend Anschlussverkehr ist, dessen Bedienung selten ohne Berührung der Hauptgleise und ohne Beeinträchtigung ihres Zugdienstes stattfindet.

stärkt ist, werden noch Jahre vergehen. Inzwischen könnte man sich mit der Erbauung von vierachsigen Wagen, bei welchen der Raddruck nur 4—5 t betragen würde (gegenüber 5—6 t bei den vorhandenen 15 t-Wagen), behelfen; indess auch dieses Verlegenheitsmittel verbietet sich von selbst. Der Wagen würde sehr kostspielig, vor allen Dingen aber unhandlich und schwer werden und deshalb dem Betriebe mehr Verlegenheiten und Umstände als Erleichterungen bieten. Der Verkehr ist Neuerungen des Eisenbahnbetriebes gegenüber sehr empfindlich und an solche nur dann mit raschem Erfolg zu gewöhnen, wenn sie von überzeugender Zweckmässigkeit sind. Die Einführung des 15 t-Wagens ist, soweit der Kohlen- und Koksversand in Betracht kommt, geglückt, obwohl das Gewicht des Wagens einschliesslich der Ladung um die Hälfte höher ist als dasjenige des 10 t-Wagens. Der neue Wagen blieb eben noch leicht genug, um seine Fortbewegung durch Pferdekraft zu gestatten, was für die Verschiebungen auf den Bahnhöfen und auf den Gleisen der angeschlossenen Werke behufs Laderechtstellung nothwendig ist. Dagegen erlebte die Staatsbahnverwaltung mit der vor 6—7 Jahren erfolgten Einstellung von offenen vierachsigen Wagen für Massengüter mit einem Ladegewicht von 30 t ein vollständiges Fiasko; sie waren für jene Fortbewegungen zu schwer und überhaupt zu unhandlich, so dass sie selbst von Anschlusswerken, welche eigene Lokomotiven besassen, zurückgewiesen wurden. Nach mehrjährigen fruchtlosen Versuchen zu ihrer Einbürgerung für den Kohlen- und Erzversand mussten sie von diesem Verkehr zurückgezogen und zu Schienenwagen umgebaut werden. Der 20 t-Wagen hat daher alle nicht unbedingt gebotenen Gewichtssteigerungen zu vermeiden; werden ihm vier statt zwei Achsen untergelegt, so bedeutet dies eine Erhöhung des Eigengewichtes um mehrere Tonnen und setzt ihn von vornherein der Gefahr aus, von dem Verkehr mit besonderem Widerwillen aufgenommen zu werden, was seine Verwendbarkeit in Frage stellen würde. Aber auch seine Brauchbarkeit für den Betrieb würde darunter leiden, weil das Verhältniss zwischen Brutto- und Nettolast eine Verschlechterung und die Maschinenkraft eine weniger günstige Ausnutzung erfahren würde. Endlich wäre für den Betrieb der Sammelbahnhöfe eine Häufung von vierachsigen Wagen nicht erwünscht.

Die weitere Erhöhung des Ladegewichtes der offenen Wagen für den Rohmaterialienverkehr auf 20 t ist eine für spätere Zeiten sehr kostbare Reserve, um die Eisenbahnen über die wachsenden Betriebsschwierigkeiten hinweg zu bringen — zur Abwendung der dem Ruhrbezirke bereits in einer näheren Zukunft drohenden Gefahren ist jenes Hilfsmittel jedoch nicht geeignet und man würde sich verhängnissvollen Einbildungen hingeben, wenn man glaubte, damit schon jetzt erfolgreich vorgehen zu können.

Es bleibt somit nur das zweite der oben angedeuteten Hilfsmittel übrig — die möglichste Entlastung der Eisenbahnen des Ruhrbezirkes durch andere Verkehrswege. Nach Lage der Verhältnisse können dies nur künstliche Wasserstrassen sein, welche den Eisenbahnen einen Theil des Massenverkehres abnehmen und sie dadurch befähigen, die verbleibenden Mengen und den wachsenden Personenverkehr anstandslos und sicher zu bewältigen. Nach dem Gesetzentwurfe soll diese Aufgabe der westlichen Fortsetzung des Dortmund-Emskanals nach dem Rhein — dem Herne-Rheinkanal — und dem Mittellandkanal zufallen. Der erstere, in geringer Entfernung von der Emscher (zum Theil mit ihr zusammenfallend) und von den nördlichen Parallellinien, wird die Vortheile einer zweigleisigen, mit besonderen Zechenanschlüssen und Sammelbahnhöfen ausgestatteten, annähernd mitten im Bergbaugebiete belegenen Schleppbahn ohne deren gleichzeitige Nachtheile für den Eisenbahnbetrieb herbeiführen, wenn folgende Voraussetzungen zutreffen:

1. der Kanal muss eine Aufnahmefähigkeit besitzen, welche der Leistungsfähigkeit einer zweigleisigen, ausschliesslich dem Güterverkehre dienenden Eisenbahn ungefähr entspricht;
2. die auf den Kanal übergehenden oder auf ihm ankommenden Mengen dürfen einer vorhergehenden oder nachfolgenden Beförderung auf den Eisenbahnen des Ruhrbezirkes nicht unterliegen;
3. die auf den Kanalverkehr hauptsächlich angewiesenen Zechen und sonstigen industriellen Werke des Ruhrbezirkes müssen sich, damit der zu 2. bemerkte Zweck erreicht wird, eigene Verbindungen mit dem Kanal, sei es als Stichkanäle, sei es als Eisenbahnanschlüsse oder Brückenbahnen, herstellen.

Eine zweigleisige, mit Zu- und Abfuhrlinien sowie Sammelbahnhöfen gut ausgestattete Gütereisenbahn vermag täglich 60 Abfuhrzüge zu bewältigen, welche 30 000—36 000 t, im Jahre 9 000 000—11 000 000 t Massengüter des Versands befördern. Hierbei ist eine völlig gleichmässige Bewegung das ganze Jahr hindurch vorausgesetzt, was in Wirklichkeit nicht zutrifft. Thatsächlich wird nur ein Theil jener Höchstsumme zur Beförderung gelangen, etwa $^2/_3$ bis höchstens $^3/_4$, was einer Abfuhrmenge von 6 000 000—8 000 000 t entspricht. Die Leistungsfähigkeit des Kanals richtet sich nach derjenigen seiner Schleusen. Beim Herne-Rheinkanal sind Doppelschleusen vorgesehen und vermag jede Schleuse bei zweckmässiger, dem Eisenbahnwesen nachgeahmter Betriebsweise stündlich 3, bei 20 stündigem Betriebe mithin 60 Fahrzeuge zu 600 t oder 36 000 t Abfuhrmengen täglich und bei 250 Betriebstagen 9 000 000 t im Jahre zu bewältigen. Werden auch hier nur $^2/_3$—$^3/_4$ als wirkliche Leistung angenommen, so ergibt sich eine Abfuhrmenge von 6 000 000—7 000 000 t — annähernd so viel wie diejenige der zweigleisigen Eisenbahn. Die Kanalleistung ist noch einer weiteren Steigerung fähig, wenn die Zahl der Parallelschleusen vermehrt wird; bei drei Parallelschleusen steigt die rechnerische Abfuhrmenge auf 13 500 000 t, die wirkliche auf 9 000 000—10 000 000 t, bei vier Parallelschleusen auf 18 000 000 bezw. 12 000 000—14 000 000 t.

Für die Kanalbeförderung kommen aber weiter die bereits vorhandenen Endstrecken des Dortmund-Emskanals Henrichenburg-Herne und Henrichenburg-Dortmund in Betracht, in nennenswerthem Maasse allerdings erst, wenn der Mittellandkanal und die kanalisirte Weser die Fortsetzung bilden. Auf diese Endstrecken sind die bei und östlich Herne sowie bei Dortmund belegenen Zechen und Werke für den Verkehr in östlicher Richtung ausschliesslich angewiesen, so dass er den Herne-Rheinkanal gar nicht berührt. Bei zweckmässiger Einrichtung des Verkehrs- und Betriebsdienstes, des ersteren zumal unter werkthätiger Beihilfe der grossen Verkaufssyndikate, wirken die Endstrecken wie besondere Verkehrsstrassen. Sie haben mindestens die halbe Leistungsfähigkeit des Herne-Rheinkanals und vermögen 3 000 000—4 000 000 t Abfuhrmengen zu bewältigen. Insgesammt sind dann die künstlichen Wasserstrassen auf eine Abfuhrmenge von 9 000 000—11 000 000 t für die nähere und von 12 000 000—17 000 000 t für die entferntere Zukunft zu veranschlagen und würden der Voraussetzung zu 1. nicht blos entsprechen, sondern beträchtlich darüber hinausgehen.*)

Bei den ferneren Voraussetzungen ist zunächst der Thatsache Rechnung zu tragen, dass der Gesetzentwurf von Herstellung von Hafenanlagen, Stichkanälen, Ueberladevorrichtungen ausdrücklich absieht, sie vielmehr den einzelnen Werken, Vereinigungen, Gemeinden überlässt. Ohne solche Vorrichtungen ist der Kanal nicht zu gebrauchen, ihre Beschaffung daher eine Nothwendigkeit. Dies hat man im Ruhrbezirk alsbald so sehr begriffen, dass die Stadt Dortmund mit einem Aufwande von vielen Millionen eine grosse Hafenanlage als Schlussstück des Dortmund-Emskanals gebaut hat und den Bau von eigenen Zufuhrbahnen zu dem Hafen plant, und dass auch einzelne Werke bereits zweckentsprechende, mit Ueberladevorrichtungen gut ausgestattete Werften hergestellt haben, obwohl der Torso des Dortmund-Emskanals zunächst nur einen geringen Absatz

*) Durch die beabsichtigte Kanalisirung der Lippe würde ein weiterer Abfuhrweg geschaffen werden, welcher erhebliche Mengen aufnehmen könnte.

auf dem Wasserwege in Aussicht stellt. Es ist zweifellos, dass die nahe belegenen Werke alsbald zahlreiche Anschlüsse an den Herne-Rheinkanal in Gestalt von Stichkanälen oder Schleppbahnen schaffen, und es ist nicht minder sicher, dass diese Anlagen ganz überwiegend dem Rohmaterialienverkehre dienen werden. Um zu dem Kanal zu gelangen, haben selbst näher belegene Werke vorhandene Eisenbahnlinien zu kreuzen, was natürlich nur durch Ueber- oder Unterführung, wegen der Grundwasserverhältnisse meist wohl durch erstere, bewirkt werden kann. Die Anschlüsse erfordern dann hohe Dämme und dadurch viel Grunderwerb und hohe Kosten. Für die Beförderung von Rohmaterialien — Kohle, Koks, Erze, Steine, Holz — genügen jedoch schmalspurige Brückenbahnen, welche bei grosser Leistungsfähigkeit sehr viel geringere Ansprüche an den Grunderwerb stellen, ungleich wohlfeiler und rasch herzustellen sind. Solche Anschlüsse von Norden und Süden werden alsbald in grosser Zahl entstehen und dem Kanal regelmässig grosse Mengen zuführen und umgekehrt von ihm aufnehmen, ohne dass eine Berührung und Benutzung der Staatsbahnen hierbei stattfindet. Es ist dies auch sehr erklärlich. Die Werke besorgen sich die Zu- und Abfuhr nach und von dem Kanal mit sehr viel geringeren Unkosten, als die Staatsbahn es vermag, deren Tarife wegen der festen Abfertigungsgebühr für die hier in Frage kommenden kurzen Strecken verhältnissmässig hoch und doch wenig lohnend sind, schon weil die Wagenausnutzung bei dem Nahverkehr eine sehr ungünstige ist. Andererseits vermag die Kanalbeförderung nur dann, wenn die An- und Abfuhrkosten niedrige sind, gegen die Umladung in den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Hochfeld mit Erfolg aufzukommen, wo die wohlfeilere Beförderungsgelegenheit mit den grossen Rheinschiffen zur Verfügung steht. Die Werke haben daher das zwingendste Interesse, den Kanal möglichst billig zu erreichen und das ist nur mit Hilfe eigener Anschlüsse möglich. Solche werden selbst diejenigen Werke beschaffen, welche vorwiegend auf den Verkehr in östlicher Richtung angewiesen sind und mit dem Wettbewerb der Rheinhäfen nicht zu rechnen brauchen, da sie sich den Vortheil der Frachtverbilligung und der Unabhängigkeit von der Staatsbahn nicht entgehen lassen dürfen.

Weitaus der grösste Theil des Verkehres und sicherlich fast der gesammte Massenverkehr, welcher dem Kanal zufällt, muss auf die Benutzung der Staatsbahnen im Ruhrbezirk verzichten, wenn anders die Kanalbeförderung lohnend bleiben soll oder ganz unnöthige Frachtvertheuerung vermeiden will. Die im Abgeordnetenhause gegen die Wirksamkeit des Kanals geäusserten Bedenken erscheinen daher nicht zutreffend — er vermag nicht nur grosse Mengen aufzunehmen, er entzieht sie auch den Eisenbahnen und zwar mit der Wirkung, dass der Eisenbahnbetrieb des Ruhrbezirkes dadurch eine weitgehende Entlastung erfährt. Letztere wird um so bedeutender sein, als den Wasserweg nur Massen wählen, welche längere Beförderungsstrecken zurückzulegen haben. Gerade diese Versandmengen bürden den Eisenbahnen des Ruhrbezirkes eine starke Betriebslast auf, da sie zunächst der Anschlussstation zugeführt werden müssen, hier die erste Aussonderung und Wiederzusammenstellung nach Hauptrichtungen erfahren, um dann im Schleppzuge nach den Sammelbahnhöfen befördert zu werden, welche die endgültige Ordnung zu Fernzügen übernehmen. Die umständliche, für den Betrieb jedoch unentbehrliche Behandlung wird bei den auf den Kanal übergehenden Sendungen erspart und den stark belasteten Sammel- und Anschlussbahnhöfen eine höchst nothwendige Erleichterung gewährt.

## VI.

Die geplanten Wasserstrassen vermögen einen Verkehr aufzunehmen, welcher einem Eisenbahn v e r s a n d von täglich 50—100 vollbelasteten Zügen entspricht. Das bedeutet eine Entlastung j e d e r der 12 Parallelgleise um täglich 10—18, mit Hilfe der Lippekanalisirung sogar von 12—20 Zügen und wäre ausreichend, um den Eisenbahnen des Ruhrbezirkes über das zweite Jahrzehnt des nächsten Jahrhunderts hinweg zu helfen — jene kritische Zeit, bei deren Beginn ihre Leistungsfähigkeit erschöpft und einer Steigerung z u n ä c h s t nicht fähig ist. Es kann nicht bezweifelt werden, dass so grosse Versandmengen zur Ueberleitung auf die Wasserstrassen auch wirklich zur Verfügung stehen werden; beträgt doch der Kohlen- und Koksversand der Ruhr nach den von den Kanälen unmittelbar und mittelbar beeinflussten Absatzgebieten heute bereits 13—15 000 000 t.*)

Bis zur Fertigstellung der Kanäle ist dieser Absatz um mindestens 50 % gestiegen und geht, sobald sich der Betrieb daselbst eingebürgert hat, einer weiteren namhaften Zunahme entgegen, sodass selbst die grösste Aufnahmefähigkeit der Wasserstrassen immer nur einen Theil der Versandmassen in Anspruch nehmen wird, während der andere Theil der Eisenbahnbeförderung verbleibt.**) Aller Wahrscheinlichkeit nach wird sich der Einfluss der neuen Verkehrsstrassen nicht so sehr in einer beträchtlichen und plötzlichen Verminderung des Eisenbahnverkehres, als vielmehr in einem mässigen Rückgang und in einem Stillstand desselben auf eine Reihe von Jahren bemerklich machen. Gerade diese Wirkung würde die erwünschteste und den Betriebsinteressen der Eisenbahnen zusagendste sein. Die Eisenbahnverwaltung wird in ihrer Stetigkeit nicht gestört und gewinnt die sonst nicht gebotene Gelegenheit, nun die zeitraubenden Vorbereitungen für die weitere Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit zu treffen. Naht dann allmählich der Zeitpunkt, zu welchem auch die Aufnahmefähigkeit der Kanäle voll in Anspruch genommen wird, so sind die Eisenbahnen wieder gerüstet, vermehrten Anforderungen gerecht zu werden. Beide Verkehrsmittel werden daher dauernd mit Erfolg nebeneinander und sich gegenseitig ergänzend wirken, um die wachsenden Verkehrsbedürfnisse des Ruhrbezirkes zu befriedigen.

Damit dieses für die stetige Fortentwickelung unseres wichtigsten Industriegebietes überaus werthvolle Ziel erreicht wird, ist es allerdings nothwendig, dass man sich bei Prüfung des Gesetzentwurfes, betreffend Herstellung des Rhein-Elbe-Kanals, von landsmannschaftlichen Abneigungen, wenngleich ihnen im öffentlichen Leben Deutschlands sonst ein breiter Spielraum gewährt wird, möglichst frei hält. Das mag im vorliegenden Fall um so schwerer sein, als der Gesetzentwurf eine weitsichtige Politik verfolgt und eine unbefangene Beurtheilung der künftigen Entwickelung unserer Verkehrsverhältnisse erfordert. Wenn im Abgeordnetenhause von hervorragender Seite das Wort gefallen ist: „durch den geplanten Kanal werden die reichen Bezirke noch reicher, die armen noch ärmer werden“, so ist damit die Besorgniss ausgedrückt, dass die Kanäle vorwiegend den industriereichen, unter günstigen Umständen thätigen Westprovinzen zu gute kommen und schon dadurch die ärmeren Ostprovinzen benachtheiligen würden. So liegt die Sache aber doch nicht. Der Staatseisenbahnverwaltung liegt die Pflicht ob dafür zu sorgen, dass sich der Betrieb auf ihren Linien regelmässig, pünktlich und sicher vollzieht; vermag sie dieser Forderung nicht in vollem Maasse zu genügen, so stellt sie die Grundlagen ihrer Daseinsberechtigung in Frage. Ist nun mit Sicherheit abzusehen, dass die Eisenbahnen des Ruhrbezirkes nach Ablauf einer gewissen Zeit den Betrieb nur noch mit Unterstützung der geplanten Wasserstrassen zuverlässig zu bedienen imstande sind, so wäre es eine unrichtige Politik, die rechtzeitige Beschaffung der geeigneten Verkehrsmittel aus Gründen, welche der

*) 7—8 000 000 t Umschlag in den Rheinhäfen, 3 000 000 t Eisenbahnabfuhr nach Holland und Belgien, 3—4 000 000 t Eisenbahnabfuhr nach dem Gebiete des Mittellandkanals und Bremen.

**) Hierdurch werden auch die Befürchtungen wesentlich abgeschwächt, welche die schlesischen Bergbaubezirke hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit ihrer Erzeugnisse auf umstrittenen Absatzgebieten infolge der billigeren Kanalbeförderung hegen. Letztere tritt nur für einen Theil der Sendungen an die Stelle der Eisenbahnbeförderung, die durch die Kanäle herbeigeführte Ermässigung der Beförderungspreise beeinflusst also nicht den ganzen, sondern nur einen Theil des Verkehres nach den Konkurrenzgebieten.

Sachlichkeit entbehren, abzulehnen. Eine solche Politik würde unbillig sein, weil die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen daselbst nicht allein durch den Verkehr des eigenen Bezirkes, sondern auch durch den gewaltigen Strom der Reisenden zwischen Ost und West, welche ihn ohne Aufenthalt durcheilen, bis zur Erschöpfung angespannt wird; sie würde auch ihren Zweck vollständig verfehlen. Denn es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die Kanäle erheblich dazu beitragen werden industrielle Thätigkeit weitab von den Bodenschätzen des Ruhrbezirkes zu erleichtern und hervorzurufen, dass sie also nicht blos dem reichen Westen, sondern auch weniger begünstigten Landestheilen zu gute kommen werden. Der Osten aber würde weniger durch die Kanäle als durch ihre Ablehnung zu Schaden kommen. Werden sie nicht rechtzeitig hergestellt, so wird der Eisenbahnbetrieb zunächst der westlichen Landestheile Störungen ausgesetzt, welche seine Regelmässigkeit und Sicherheit bedrohen. Die Störungen dehnen sich alsbald auf das ganze Absatzgebiet der Erzeugnisse des Industriebezirkes aus und ziehen in rascher Folge die übrigen Theile der preussischen Staatsbahnen und deren Nachbarn mit in ihren Strudel. Von der Art und dem Umfang der Störungen kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man sich die vorübergehenden Verkehrs- und Betriebsstauungen und den zeitweisen Wagenmangel in den Herbstmonaten als eine das ganze Jahr ununterbrochen währende Einrichtung denkt — nur mit dem weiteren grossen Unterschied, dass jene zeitweisen Unregelmässigkeiten meist auch örtlich beschränkt bleiben, während dauernde Stockungen im Ruhrbezirk die Leistungsfähigkeit der gesammten Staatsbahnen beträchtlich herabsetzen und den Osten nicht minder als den Westen heimsuchen und in seiner wirthschaftlichen Thätigkeit nachhaltig schädigen würden.

Berlin, Oktober 1899.

---

## Kaiserlich chinesische Eisenbahnen.

Unter obigem Titel veröffentlicht J. Grant Birch, z. Z. in Tientsin, im „Engineering“ vom 20. Oktober d. J. seine Beobachtungen über den Stand des chinesischen Eisenbahnwesens im Juni 1899. Wir entnehmen denselben folgendes: Herr Birch findet, dass China auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens innerhalb der letzten 1½ Jahre bedeutende Fortschritte gemacht hat. Die Bahn zwischen Peking und Pao-ting-fu ist fertiggestellt, und die Züge sind stets überfüllt. Er erwähnt besonders rühmend, dass sich die Chinesen in aller Ruhe an das neue Verkehrsmittel gewöhnt, und dass die englischen Ingeniöre bei Einrichtung aller für den Eisenbahnverkehr nothwendigen Vorkehrungen genaue Kenntniss des chinesischen Charakters bewiesen haben. Einige Meilen von Peking entfernt — wie bekannt durfte die Eisenbahn nicht bis an die Mauern der Stadt herangebaut werden — liegt der grosse, bequeme Bahnhof, der mit der Stadt durch eine asphaltirte Strasse verbunden ist, auf der die von Siemens & Halske auf Anregung des deutschen Botschafters erbaute elektrische Bahn fährt. Nicht weit vom Bahnhof liegen die gut gebauten, geräumigen Werkstätten und Magazine.

In Tientsin ist innerhalb der letzten 1½ Jahre keine Veränderung zu beobachten. Da der Bahnhof auf dem linken Ufer des Flusses liegt, muss der ganze Verkehr über eine rohgebaute Pontonbrücke gehen, auf welcher kurz vor Abfahrt oder gleich nach Ankunft eines Zuges ein wirres Durcheinander von Menschen, Sänften usw. herrscht, und welche zu gleicher Zeit unzähligen durchfahrenden Dschunken geöffnet werden muss. Lärm, Verwirrung und Geschrei ist die natürliche Folge davon.

In den Werkstätten und Schmieden von Tong-Shan sind im letzten Jahre eine grosse Anzahl Maschinen und ein Dampfhammer von der Eisenbahngesellschaft selbst angefertigt worden. Hier wird der ganze Bedarf der Bahn an Wagen und namentlich an Lokomotiven, etwa 80 an der Zahl, montirt, ausgebessert, geändert, erneuert. Die Werkstätten sind mit allem ausgerüstet, mag es für den einfachsten Güterwagen oder für den elegantesten kaiserlichen Salonwagen bestimmt sein.

Eine halbe Meile weiter an der Linie ist der Grund für die neuen Lokomotivbauanstalten gelegt worden. Es sind dies, abgesehen von Japan, wo in den letzten Jahren versuchsweise einige Lokomotiven zusammengesetzt worden sind, und von Indien, wo einiges ähnliche geschehen ist, die ersten Anstalten dieser Art in Asien. Es ist ein schwieriges Unternehmen, welches dazu bestimmt ist, Maschinen, die für die besonderen Bedürfnisse der chinesischen Eisenbahnen und für die Eigenart der chinesischen Maschinenführer passen, zu erbauen. Der verantwortliche Leiter des ganzen, Herr Kinder, will in diesen neuen Maschinen die besten Eigenschaften der englischen und amerikanischen Maschinenfabrikation zu einem für die chinesischen Eisenbahnverhältnisse passenden Ganzen vereinigen. Die Persönlichkeit dieses Mannes bürgt für das gute Gelingen des kühnen Unternehmens. Die Vortheile nun, die sich dem Bau der Maschinen in China selbst gegen die Einfuhr aus Amerika oder Europa bieten, sind neben der Billigkeit des Grund und Bodens und des Baues der Gebäude, des Brennmaterials, der Arbeitskräfte auch die Ersparniss an Ausgaben für Fracht und Werthversicherung, die bei der Einfuhr fertiger Maschinen ungleich höhere als bei der Einfuhr nur des Rohmaterials sind. So würde beispielsweise die Fracht für eine eingeführte fertige Lokomotive 250 £, dagegen die Fracht für die Einfuhr des zum Bau der Lokomotive bestimmten Rohmaterials nur 140—150 £ betragen.

Auf den Erfolg der neuen Ideen, die China im Maschinenbau verwirklichen will, kann man mit Recht gespannt sein. Hinderlich ist, dass dem chinesischen Arbeiter bis jetzt die Energie des Amerikaners, der emsige Fleiss der Deutschen und das Pflichtgefühl des Engländers fehlt; es ist unerreichbar für ihn, ein gleiches Maass von Arbeit in derselben Zeit wie ein europäischer Arbeiter zu leisten. Eigenthümlich in China ist auch die Vertheilung einer jeden Arbeit auf viele Personen, sodass beispielsweise eine Arbeit, zu der bei uns ein Mann und ein Handkarren genügen würde, von 12 Kulis ausgeführt wird. Aus dieser Ueberzahl von Arbeitskräften leitet Herr Birch auch die unendlich vielen Diebstähle von Kleineisenzeug, mag es lose oder befestigt sein, auf den Eisenbahnen her. Da bei den Chinesen Eisen und Stahl soviel gilt als bei anderen Nationen das Kupfer, und Kupfer und Messing so viel als bei uns das Gold, so werden Nägel, Schrauben, Schlüssel und andere wichtige Theile herausgerissen und haben natürlich Beschädigungen und selbst Unfälle zur Folge.

Birch geht nun zu der vielumstrittenen Frage über den Werth englischer und amerikanischer Maschinen über und meint, dass die Erfahrung in China ergeben müsse, dass die englischen Maschinen in der Ausführung, die amerikanischen in der sinnreichen Anlage den Vorzug verdienten. Was den Kohlenverbrauch betreffe, so wären die englischen vorzuziehen, da sie im Vergleich zu den Baldwinmaschinen, die für die Meile 80 bis 100 lbs. Kohlen verbrauchten, bei gleicher Ladung und gleicher Geschwindigkeit nur etwa 50 lbs. für die Meile nöthig hätten. Nachdem Herr Birch noch die übrigen Nachtheile der amerikanischen Maschinen aufgezählt hat, theilt er mit, dass die Züge in China meistens gemischte sind, aus 120 Achsen mit höchstens 8—12 t und durchschnittlich 9 t Ladegewicht für die

Achse bestehen, dass auf der Pekinglinie die Zugstärke 140 Achsen nicht übersteigen darf und dass auf dieser Strecke Saxby & Farmer's automatisches Blocksystem versucht wird. Langsame Züge fahren durchnittlich 20 Meilen (= 32 km), schnelle Züge 45 Meilen (= 72 km) die Stunde; auf den Stationen wird lange gehalten.

Das ganze technische Personal auf allen kaiserlichen Linien besteht aus einer sehr beschränkten Anzahl von Europäern, von denen uns Herr Birch folgende Uebersicht aus dem Jahre 1899 gibt.

1. Kaiserlich chinesische Eisenbahnen:

C. W. Kinder, Hauptingeniör und Inspektor; 4 englische Bezirksingeniöre; 2 geschäftsführende (resident) Ingeniöre; 6 englische Assistenzingeniöre; 1 englischer Vorarbeiter für das Schienenlegen; 2 Werkführer.

2. Lokomotivabtheilung und Tong-Shan Werkstätten:

1 englischer Maschineninspektor; 1 Rechnungsführer; 1 Zeichner; 2 Werkstättenwerkführer; 2 Dampfkesselarbeiter; 1 Magazinaufseher; 4 Lokomotivaufseher; 4 Lokomotivführer.

3. Shan-Hai-Kwan Brückenwerkstätten:

1 Geschäftsführer und 1 Assistent.

4. Shan-Hai-Kwan Eisenbahnschule:

2 Professoren.

Auf der Linie Tientsin-Peking sind besondere Wagen für Europäer eingeführt, die sich durch Bequemlichkeit, Reinlichkeit und ruhigen Gang von den übrigen Wagen auszeichnen. Auch kann man an allen Stationen dieser Linie sehr behaglich eingerichtete Privatwagen für einen Tag miethen, die für 12 Personen berechnet und nicht zu theuer sind. Sie werden von Familien und Gesellschaften, die in das berühmte Seebad Pei-ta-ho reisen, viel benutzt.

Man hat, da die Neigung der Chinesen zu Unterschleifen nicht zu unterdrücken und eigentlich jeder chinesische Beamte von Natur so verderbt wie nur irgend möglich ist, europäische Fahrkarteneinnehmer bei den Zügen anstellen müssen. Eine der Hauptschwierigkeiten bei der Leitung einer chinesischen Eisenbahnlinie liegt darin, dass die Bevölkerung aller Klassen alle nur denkbaren Kniffe anwendet, um das Fahrgeld zu hinterziehen, und dass die chinesischen Eisenbahnbeamten alles versuchen, um einen Theil der Eisenbahngelder sich anzueignen. Sogar die Anwesenheit eines europäischen Fahrkarteneinnehmers gibt keine Sicherheit, dass jeder Fahrgast für seine Fahrkarte bezahlt hat. Herr Birch führt einige schlagende Beispiele dafür an, die uns für europäische Begriffe kaum glaublich erscheinen.

Die Einnahmen der Linie von Peking nach Tientsin belaufen sich monatlich auf 200 Taels = 37 £ 10 sh. für die englische Meile, also rund auf 460 ℳ für 1 km, oder auf 5 520 ℳ für 1 km und Jahr. Die Verkehrsabtheilung ist ganz in den Händen der Chinesen, die ausländische Direktion hat nur mit dem Baue, der Aufrechterhaltung und Fortbewegung der Züge zu thun.

Die Kosten der Pekinglinie — 80 Meilen zweigleisig und drei Meilen eingleisig — beliefen sich mitsammt Schienen, Weichen, Gebäuden, rollendem Material, Werkstätten usw. auf nur 675 000 £, also nur auf rund 102 000 ℳ für 1 km.

Zum Schlusse gibt uns Herr Birch noch eine kurze Auskunft über den Stand der im Baue befindlichen Linien nordöstlich von Tientsin, der wir entnehmen, dass auf der 110 Meilen langen Strecke zwischen Shan-Hai-Kwan und Kintschou (am Golf von Liau-Tung) die Schienen gelegt sind und die Züge laufen, dass aber die grossen Brücken noch nicht fertig sind und die einstweiligen Holzbrücken leicht von der Fluth leiden können. Auf der Strecke von Kintschou nach Niutschwang sind die Erdarbeiten fast fertig, die Schienen wurden im September d. J. gelegt, die Züge sollen vom nächsten Frühjahre an verkehren. 16 amerikanische und 12 englische Lokomotiven, die zu gleicher Zeit bestellt sind, kommen im nächsten Jahre an.

An dem Endpunkte in Jingkow*) sind zwar die Werkplätze errichtet, die Fläche ist geebnet, aber es fehlt noch an Zimmerholz für die nothwendigen Pfahlroste. Man hatte für dieses die den Russen gewährte Befreiung von der hohen chinesischen Likingsteuer beansprucht und diese war verweigert. Auf den dieserhalb erstatteten Bericht hatte der Oberdirektor Chang-yi gedrahtet: „Zittert und gehorcht!“, aber die bauleitenden Europäer zitterten weder noch gehorchten sie, sondern unterliessen die Bestellung. Sie haben nun auch in der Folge die Befreiung durchgesetzt, aber eine Verzögerung in der Anlieferung war natürlich nicht zu vermeiden.

*) Anm. d. Schriftl. Vermuthlich ist hiermit der auf der Andree'schen Karte Jing-tsze-kon genannte Ort in der Nordostecke des Golfes von Liautong gemeint. Dort schliesst die von Russland gebaute ostchinesische Bahn nach Port Arthur an.

# Nachrichten.

## Deutschland.

**— Anbringung von Thürgriffen im Innern der Wagen.** Ueber die Frage, ob es zweckmässig und ohne Gefährdung der Reisenden angängig sei, im Innern der Eisenbahnpersonenwagen Thürgriffe anzubringen, die die Oeffnung der Thüren vom Innern der Wagen aus gestatten, sind die Ansichten früher auseinander gegangen. Ein dringendes Bedürfniss nach einer solchen Einrichtung trat zuerst auf der Berliner Stadtbahn und den Vorortbahnen zu Tage. Bei dem kurzen Aufenthalt auf den Stationen wurde hier von Anfang an den Reisenden gestattet, die Wagenthüren selbst zu öffnen. Sie mussten aber zu diesem Zweck in der ersten Zeit zunächst die Fenster der Wagen herunterlassen und dann mit dem äusseren Thürgriff die Wagen aufzumachen versuchen. Bei Regen, Frost, oder wenn sich der Fenster- oder der Thürgriff einklemmte, war das oft recht unbequem und schwierig. Dieser unleugbare Missstand hat dazu geführt, innere Thürgriffe in den Wagen der Stadtbahn und später der Vorortzüge anzubringen. Soviel wir uns erinnern, wurde die Einrichtung von der Mehrzahl der Reisenden als ein entschiedener Fortschritt begrüsst.

Diese günstigen Erfahrungen haben die Staatseisenbahnverwaltung veranlasst, Versuche mit der Anbringung von Thürgriffen im Innern der Wagen auch auf einzelnen Fernzügen zu machen. Diese Versuche sind gleichfalls befriedigend ausgefallen. Das Aussteigen der Reisenden wurde erheblich erleichtert und die Abfertigung der Züge — besonders in dem dichten Verkehr der grossen Industriereviere — wesentlich beschleunigt, ohne dass Unfälle infolge voreiligen Oeffnens zu verzeichnen waren. Da der § 14 der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands die Bestimmung enthält, dass die an den Langseiten der Personenwagen befindlichen Thüren mit einer nur von der Aussenseite zu schliessenden Verschlussvorrichtung versehen sein müssen, so war die weitere Ausstattung aller Personenwagen mit von Innen zu öffnenden Thürgriffen einstweilen nicht angängig. Dieses Hinderniss ist nunmehr beseitigt. Die oben gesperrt gedruckten Worte im § 14 der Betriebsordnung sind auf Anregung der preussischen Regierung gestrichen. Auf den preussischen und hessischen Staatsbahnen werden daher schon seit einiger Zeit die neuen Personenwagen auch für den Fernverkehr mit inneren Thürgriffen versehen.

**— Ostdeutsche Kleinbahngesellschaft.** Durch Beschluss der Generalversammlung sind die Satzungen derselben abgeändert worden. Der Gegenstand des Unternehmens bleibt auch in Zukunft derselbe, ist jedoch nicht mehr auf die östlichen Provinzen beschränkt, und die Vollzahlung des auf 4 000 000 ℳ festgesetzten Aktienkapitals ist erfolgt. Gleichzeitig ist die Firma in „Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft“ geändert. In Königsberg i. Pr. ist eine Zweigniederlassung errichtet mit dem Sitz der Direktion. Die Königsberger Bau- und

Betriebsabtheilung der Firma Lenz & Co. in Berlin ist als solche aufgehoben und mit der ostdeutschen Eisenbahngesellschaft verbunden.

— Die Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen hat jetzt der städtischen Verkehrsdeputation in Berlin den Fahrplan für die in nächster Zeit dem Betriebe zu übergebende elektrische **Strassenbahn vom Schlesischen Bahnhof in Berlin** durch den Spreetunnel **nach Treptow** zur Genehmigung unterbreitet. Für die Strecke Schlesischer Bahnhof-Treptow ist ein 15 Minuten-Verkehr und für die Strecke Schlesischer Bahnhof-Warschauerstrasse ein 7½ Minuten-Verkehr vorgesehen. Die Fahrgeschwindigkeit ist im allgemeinen bis zu 10 km in der Stunde, auf einzelnen Strassenstrecken bis 12,3 km in der Stunde vorgesehen, während für die Durchfahrt durch den Tunnel unter der Spree eine Geschwindigkeit von 13,5 km in der Stunde zulässig ist.

— **Oldenburgische Staatseisenbahnen.** Am 4. d. Mts. ist der Landtag des Grossherzogthums Oldenburg eröffnet worden. In seiner Eröffnungsrede gedachte der Staatsminister Jansen der Entwickelung des Eisenbahnwesens wie folgt:

Das oldenburgische Eisenbahnwesen hat sich auch in der laufenden Finanzperiode weiter entwickelt, und sind die in dem Gesetz vom 13. März 1891 aufgeführten Bahnen — abgesehen von der später wieder aufgegebenen Bahn von Nordenham nach Blexerdeich — bis auf die der nahen Vollendung entgegengehende Abzweigung von Holdorf nach Damme und die Strecke von Neuenkirchen durch das preussische Gebiet bis Hesepe sämmtlich dem Betrieb eröffnet. Aus den Ihnen vorzulegenden Voranschlägen der Eisenbahnbetriebskasse und des Eisenbahnbaufonds für 1900/02 werden Sie das günstige Gedeihen unseres Eisenbahnwesens entnehmen und zugleich ersehen können, dass, wenn uns auch für die nächste Finanzperiode abermals verschiedenartige und grosse Aufwendungen bevorstehen, es doch ausserordentlicher Mittel nicht bedürfen wird, vielmehr das gesammte Bedürfniss voraussichtlich durch die Erträgnisse und Ueberschüsse des Betriebes wird gedeckt werden können. In dem Voranschlage des Baufonds werden Sie auch eine entsprechende Summe zu Voruntersuchungen für etwaige demnächstige weitere Bahnen eingestellt finden.

— **Beschleunigung der Schnellzüge mittelst Durchfahrung grösserer Strecken ohne Aufenthalte.** Am 3. und 4. d. Mts. wurde auf der Strecke München-Probstzella seitens der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung eine Versuchsfahrt durchgeführt, welche den Zweck hatte, zu erproben, inwieweit auf bestimmten Linien mit Rücksicht auf Steigungsverhältnisse usw. anstandslos grössere Strecken ohne Aufenthalt durchfahren werden können und hiernach etwa noch eine weitere Beschleunigung der Schnellzüge zu erreichen wäre. Dieser Versuch hat im allgemeinen ein befriedigendes Ergebniss gehabt.

— In dem nächsten **Sommerfahrplan,** wofür die Vorarbeiten jetzt schon beginnen, soll der Orientexpresszug zwischen Ulm und Salzburg noch mehr beschleunigt werden und einschliesslich des Aufenthaltes in Augsburg und München eine Fahrzeit von 4 Stunden 31 Minuten erhalten. Die Strecke Neu-Ulm-München wird in 2 Stunden 5 Minuten und jene von München nach Salzburg in 2 Stunden 17 Minuten durchfahren werden. Um diese Fahrzeiten zu erproben, fanden Mitte Oktober Versuchsfahrten zwischen München und Salzburg und am 31. Oktober zwischen München und Neu-Ulm statt, bei denen der Zug nach und von Salzburg eine Belastung von 230 t hatte und von einer der neuen Schnellzugmaschinen (Klasse C V) gefahren wurde. An diesen Probefahrten nahmen die Oberingeniöre Freiherr v. Schacky und Weiss, sowie maschinentechnische Beamte der Generaldirektion und der Oberbahnämter München und Augsburg theil. Die Versuchsfahrten verliefen zur Befriedigung, so dass einer Beschleunigung der Expresszüge im nächsten Sommerfahrplan nichts im Wege steht.

Für diesen Sommerfahrplan werden ausserdem noch folgende Neuerungen auf der nächsten Fahrplankonferenz in Köln zur Berathung kommen: 1. neue Tagesschnellzüge zwischen Wien und Frankfurt a. M. mit I., II. und III. Klasse; 2. neue Schnellzüge Wien-Paris, eventuell Salzburg-Paris über München-Stuttgart; 3. Theilung der Orientexpresszüge während der Pariser Weltausstellung, also Einlegung von Doppelzügen; 4. neue Expresszüge Paris-Stuttgart-Nürnberg-Karlsbad; 5. neue Schnellzüge zwischen München und Hamburg und 6. neue Schnellzüge München-Nürnberg-Berlin über Probstzella unter Kürzung der dermaligen Reisezeit. Auf der Strecke München-Murnau werden im nächsten Sommer für den Verkehr zu den Passionsspielen in Oberammergau besondere Züge abgefertigt werden.

— Die **bayerische Staatsbahnverwaltung** hat auch für diesen Winter die dankenswerthe Anordnung getroffen, dass von Dienstag, den 28. d. Mts. an bis voraussichtlich Ende Februar 1900 wöchentlich zweimal je ein **geheizter Güterwagen** in den Strecken München-Aschaffenburg, Passau-Würzburg und Hof-Würzburg und zurück in der Weise verkehren wird, dass die zwischen Würzburg-Passau und Würzburg-Hof verkehrenden Heizwagen in Würzburg jederzeit Anschluss an den München-Aschaffenburger Wagen finden. Zugelassen zur Beförderung in diesen Wagen sind folgende Güter: Obst, Gemüse, Kartoffeln, Sämereien und Blumen, dann Hefe, Bier, Wein, Schaumwein, Liköre und Mineralwasser, soweit diese Güter im inneren bayerischen Verkehre zur Aufgabe kommen. Die Beförderung im Heizwagen muss im Frachtbriefe ausdrücklich beantragt werden. Den Anträgen wird stattgegeben, insoweit der Platz in demselben ausreicht. Muss infolge Platzmangels in den Heizwagen die Beförderung in ungeheizten Wagen stattfinden, so wird für hierdurch etwa entstehende Frostschäden kein Ersatz geleistet. Ebenso wird für Frostschäden, welche trotz gänzlicher oder theilweiser Beförderung im Heizwagen, oder für Schäden, welche etwa durch zu starke Erwärmung der Wagen entstehen, nicht gehaftet. Zur Deckung der für die Heizung erwachsenden Kosten wird für diejenigen Strecken, in welchen die Beförderung wirklich im Heizwagen erfolgt, ein Zuschlag von 40 % der allgemeinen bezw. der für bestimmte Artikel bestehenden Spezialstückgutsätze erhoben. Den Wünschen der Versender und Empfänger, die Heizwagengüter thunlichst unmittelbar vor Zugabgang aufliefern bezw. unmittelbar vor Zugankunft abholen zu können, soll nach Möglichkeit entsprochen werden.

— Zwei der grösseren **Bahnhofswirthschaften** der bayerischen Staatsbahnverwaltung, die eine in Eger, die andere in Nürnberg, wurden ab 1. d. Mts. auf zehn Jahre neu verpachtet; die erstere erhielt der seitherige Pächter der „Isarlust“ in München um den Pachtbetrag von 25 000 ℳ, gegen 6 000 ℳ bisheriger Pachtsumme; die letztere der Restaurateur des Hotels „Grosser Kollegarten“ in München um das Pachtangebot von 58 000 ℳ, gegen 12 000 ℳ seitheriger Pachtsumme.

— **Die elektrische Bahn Murnau-Oberammergau** geht nun endlich ihrer Vollendung entgegen. In Murnau ist, wie die Münchener „Allg. Ztg.“ berichtet, gegenüber dem Gemeinschaftsbahnhofe der Staatsbahn und Lokalbahnaktiengesellschaft ein ausgedehnter neuer Bahnhof entstanden, der mit dem grossen Verkehr aus Anlass des nächstjährigen Passionsspiels rechnet. Auch in Kohlgrub und Oberammergau sind ziemlich grosse Bahnhöfe, der letztere erhält vier lange Gleise, da beabsichtigt ist, die Züge der Staatsbahn von München bis Oberammergau durchzuführen. Zu diesem Zwecke wird neben dem elektrischen Betriebe der Betrieb mit Dampflokomotiven an Spieltagen eingeführt. Es wird für jeden Hauptaufführungstag auf rund 5 000 Theaterbesucher gerechnet. Davon können über 2 500 in Oberammergau selbst unterkommen, denn schon im Jahre 1890 waren dort 2 000 Betten vorhanden. Das Theater fasste vor zehn Jahren 4 200 Personen, das vergrösserte resp. neuerbaute nimmt 5 000 auf. Die Preise der Plätze werden sich in sechs Abstufungen (zwischen 10 und 1 ℳ) bewegen, hierfür stehen nur Sitzplätze zur Verfügung.

— **Lokalbahn Reutlingen - Eningen.** Diese Bahn ist am 1. d. Mts. dem Verkehr übergeben worden, mit ihr hat zugleich die Stadt Reutlingen eine ihre ganze Länge durchmessende Strassenbahn erhalten. Die 4,8 km lange Bahn, mit einer Spurweite von 1 m, wurde von dem Erbauer der Innsbruck - Haller Lokalbahn, Ingeniör Ritter v. Schwind erstellt. Die Finanzirung des Unternehmens erfolgte in der Weise, dass die Gemeinde Eningen ein Prioritätsdarlehen von 200 000 ℳ gegen 4 % Verzinsung und nach 10 Jahren beginnender, in 40 Jahren durchzuführender Tilgung al pari übernahm, während der Erbauer den Rest, der auf 180 000 ℳ veranschlagt war, selbst aufzubringen hatte. Die vorgesehene Bausumme wurde indess wesentlich überschritten, sie beträgt in Wirklichkeit etwa 450 000 ℳ. Der Erbauer hat bei dieser Bahn seine reichen Erfahrungen in zum Theil neuen, von ihm selbst erfundenen Konstruktionen und in einem von dem Hergebrachten vielfach abweichenden Bauplan zum Ausdruck gebracht.

— Die von uns nach der „Sped. u. Schiff.-Ztg.“ gebrachte Mittheilung in Nr. 83 S. 1353 über **Einrichtung eines direkten Frachtverkehres zwischen Sachsen und englischen Plätzen** über Bremen ist nicht zutreffend, wie uns von zuständiger Seite mitgetheilt wird. Für die beschleunigte Beförderung der Ausfuhrgüter aus Sachsen wird ja schon seit Jahren gesorgt. Neuerdings ist aber noch die Einstellung eines besonderen Kurswagens Chemnitz-Bremen für englische Güter in Frage gekommen. Dem Antrage der Interessenten, jeden Montag, Mittwoch und Freitag 11 Uhr 9 Minuten Vormittags in Chemnitz

einen Kurswagen nach Bremen Freihafen abzufertigen, ist indessen nicht von allen betheiligten Eisenbahnverwaltungen zugestimmt worden, weil für den seit längerer Zeit laufenden Kurswagen Chemnitz-Vlissingen keine auch nur annähernd genügende Durchschnittsbelastung erreicht worden ist. Bei Benutzung des Kurswagens Chemnitz-Vlissingen beträgt die reine Beförderungsdauer für nach London bestimmte Stückgüter nur 102 Stunden, dagegen soll die Beförderung bei Leitung über Bremen 7 bis 8 Tage dauern. Im letzteren Falle würde Abfertigung nach Bremen zu den Frachtsätzen des norddeutsch-sächsischen Tarifes erfolgen und die vorzügliche preussische Güterzugverbindung zwischen Leipzig und Bremen in Anspruch genommen werden, der die sächsische Staatsbahn sich angepasst hat.

— **Eisenbahnunfall bei Grünhainichen.** In der Nacht vom 4. zum 5. d. Mts. stiessen in Grünhainichen (Station der sächsischen Staatseisenbahnen) zwei Eisenbahnzüge zusammen. Ein Bremser wurde getödtet und ein Reisender leicht verletzt.

— **Nord-Süd-Expresszug.** Durch die Verschiebung des Einführungstermines der Winterfahrordnung auf den italienischen Bahnen wird auch die ursprünglich ab 3. d. Mts. in Aussicht genommene Fortsetzung des Nord-Süd-Expresszuges von Verona nach Mailand beeinflusst. Der Zug wird nunmehr von Verona nach Mailand erstmals am 15. d. Mts., von Mailand nach Verona erstmals am 16. d. Mts. und von da ab auf der Strecke Verona-Mailand in beiden Richtungen täglich geführt.

— Die Arbeiten an den **neuen Forts** auf den Gipfeln des Gorgimont, St. Blaise und Sommy **in der Umgebung von Metz** haben zu einer höchst praktischen technischen Einrichtung Anlass gegeben. Da die Hinaufschaffung der erforderlichen grossen Massen von Baumaterialien auf die recht beträchtlichen Höhen sich durch gewöhnliche Fuhrwerke entweder überhaupt nicht oder nur sehr langsam und unter ungewöhnlichen Kosten bewerkstelligen liesse, sind **Luftseilbahnen** angelegt worden, wie sie wohl nur sehr selten in diesem Umfange und unter diesen Schwierigkeiten hergestellt worden sind. Besonders bemerkenswerth ist die erst jüngst angelegte Luftseilbahn auf den St. Blaise und den Sommy, die in zwei Abtheilungen eine Länge von etwa 3 km hat. Die Beladestelle befindet sich im Moselthal in der Nähe des am linken Moselufer gelegenen Bahnhofs Ancy; sie ist ebenso wie die Empfangsstelle überdacht, sodass der Transport der Baumaterialien bei jedem Wetter vorgenommen werden kann, und sie ist so geschickt eingerichtet, dass mit grosser Leichtigkeit die Beladung sowohl von der Eisenbahn wie von den Moselschiffen und den Lagerplätzen aus erfolgen kann. In ziemlich gleichmässiger Steigung erhebt sich nun die Bahn bis zur Höhe des erstgenannten Hügels, 200 m über dem Moselthal, um dann von hier in einer kühnen Spannung von etwa 450 m sich auf den benachbarten Sommy zu schwingen. Da fortwährend 15 Wagen hin- und hergehen, können in 10 Stunden rund 400 cbm Baumaterial auf die luftigen Bauplätze befördert werden. („Berl. N. Nachr.")

— Ueber die günstige Einwirkung des **Dortmund-Emskanals** auf die Gestaltung der wirthschaftlichen Lage wird der „Weserztg." geschrieben: „Die Eröffnung des Betriebes auf dem neuen Verkehrswege, an dessen weiterer Ausgestaltung der Staat unablässig thätig ist, war von den günstigsten Folgen für zahlreiche Gebiete des gewerblichen und wirthschaftlichen Lebens begleitet, und es darf mit Recht hervorgehoben werden, dass der ganze von dem Kanal durchzogene Bezirk unter der Einwirkung froher Erwartungen steht, die an das bedeutsame Verkehrsmittel des Ferneren geknüpft werden. Abgesehen von den grossen Transportgesellschaften in Dortmund, Bremen, Leer usw., haben sich zahlreiche Rhedereien und Private Schiffsmaterial zur Bewältigung des Kanalverkehres beschafft, und zwar mit gutem Erfolge. Viele Hunderte von Arbeitern, Bedienungsmannschaften, Schiffern, Beamten und sonstige Angestellte haben durch den Dortmund-Emskanal lohnende Beschäftigung bekommen. Die Schiffswerften sind mit Aufträgen zum Baue von Kanalfahrzeugen überhäuft, so dass man gezwungen war, holländische Werften in Anspruch zu nehmen. In verschiedenen an dem Kanal gelegenen Plätzen sind bereits umfangreiche gewerbliche Anlagen gegründet worden, und die Errichtung anderweitiger grosser Betriebe, besonders Eisengiessereien, Maschinenfabriken, Holzimprägniranstalten usw. steht für nächste Zeit bevor, die alle die Vortheile des neuen Kanals nutzbringend zu machen bemüht sind. Der Kanal hat durch die billigen Frachten eine lebhafte, sich stetig steigernde Ausfuhr von Grubenholz vom Hümmling nach Westfalen gezeitigt, ebenso den billigen Bezug von Bau- und Nutzholz aus den Emshäfen. Auch die Landwirthschaft nimmt in nicht zu unterschätzendem Umfange an dem Kanalverkehr theil; dazu kommt, dass durch den Kanal die Wasserverhältnisse — betreffend Niedrig- und Hochwasser — auf das Beste geregelt sind."

## Oesterreich-Ungarn.

— In Beantwortung einer an den Eisenbahnminister im Abgeordnetenhause gestellten Anfrage hat derselbe darauf hingewiesen, dass ein Verbot hinsichtlich des **Verkaufes nichtdeutscher Kursbücher** weder im Bereiche der Staatsbahnen, noch auch in jenem der Privatbahnen besteht. Die gegentheilige Annahme dürfte, wie der Minister hervorhob, auf eine missverständliche Auffassung der zwischen der Gesammtheit der österreichischen Bahnverwaltungen und der Verlagsfirma R. von Waldheim bestehenden Vereinbarungen über die Herausgabe des „Conducteur" zurückzuführen sein. Nach diesen Vereinbarungen sei nämlich das von der genannten Verlagsfirma in deutscher Sprache herausgegebene Fahrplanbuch „Der Conducteur" als offizielles Kursbuch anerkannt und der bahnseitige Verkauf dieses Behelfes unter genau umschriebenen, für die Bahnverwaltungen wie für das Publikum vortheilhaften Bedingungen gestattet. Zugleich bestimme das gedachte Uebereinkommen, dass für die Dauer desselben der b a h n s e i t i g e Verkauf i n l ä n d i s c h e r, von anderer, privater Seite aufgelegter Kursbücher ausgeschlossen bleiben soll. Dagegen stehe dieses Uebereinkommen dem nicht durch bahnamtliche Organe vorzunehmenden Verkauf privater, in welcher Landessprache immer erscheinenden Kursbücher nicht im Wege, und sei daher der Privatindustrie in dieser Richtung unbeschränkte Gelegenheit geboten, sich zu bethätigen. Ueberdies gelangen auf sämmtlichen Staatsbahnlinien wie auch bei den meisten Privatbahnen — abgesehen davon, dass in gemischtsprachigen Gegenden die Fahrpläne in den landesüblichen Sprachen ausgehängt sind — offizielle Fahrordnungshefte in Taschenformat für die eigenen Linien der betreffenden Verwaltungen zum Verkaufe, welche Behelfe überall dort, wo ein Bedürfniss hierfür vorliegt, auch in den Landessprachen herausgegeben werden.

Beschwerden oder Klagen in der Richtung, dass durch die vorerwähnten Einrichtungen den sprachlichen Bedürfnissen nicht im gebotenen Maasse Rechnung getragen werde, sind nach dem Wissen des Ministers den Eisenbahnbehörden bisher nicht zugekommen. Da aber gerade der Inhalt der gestellten Anfrage darauf schliessen lässt, dass das Publikum mit den bestehenden einschlägigen Einrichtungen nicht genügend vertraut ist oder dass vielleicht bei der Durchführung derselben nicht mit der nöthigen Sorgfalt und Umsicht vorgegangen wird, hat der Minister sowohl die Staatsbahndirektionen als auch die Verwaltungen der in Betracht kommenden Privatbahnen angewiesen, diesem Gegenstande erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden und sohin für die weitestgehende Bekanntgabe der fraglichen Einrichtungen Sorge zu tragen. Auch wurde die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen beauftragt, den Vollzug dieser Weisungen zu überwachen.

— **Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen.** In der letzten Sitzung des Arbeitsbeiraths gab der Vertreter des Handelsministeriums die Erklärung ab, dass zwei Gesetzentwürfe in Vorbereitung seien, welche dem Arbeitsbeirath vor ihrer Einbringung im Parlamente unterbreitet werden sollen. Dieselben betreffen die Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den gewerbsmässigen Eisenbahn- und ähnlichen Bauunternehmungen, ferner die Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den Regiebauten der Eisenbahnen, dann in den Eisenbahnwerkstätten und den sonstigen Hilfsanstalten der Eisenbahnen. Der erste Gesetzentwurf bewege sich im Rahmen der Gewerbeordnung und solle auch auf die Arbeiter bei den gewerbsmässigen Bauunternehmungen jene Sonderbestimmungen zur Anwendung bringen, welche für die fabrikmässigen Gewerbeunternehmungen gelten, die Bestimmungen über Arbeitsordnungen, Arbeitszeit usw. Der andere Gesetzentwurf, der vom Eisenbahnministerium ausgehe, betreffe ein Gebiet, welches bis jetzt eine gesetzliche Regelung nicht gefunden habe. Der Eisenbahnminister habe angeregt, auch hier eine ähnliche Regelung, wie sie auf dem Gebiete der gewerblichen Arbeit bereits vollzogen sei, zu schaffen. Die Fertigstellung dieser Gesetzentwürfe dürfte bald erfolgen. Der Arbeitsbeirath beschloss, die beiden Gesetzentwürfe dem für die Regelung des Submissionswesens eingesetzten Ausschusse zuzuweisen.

— **Zillerthalbahn.** Es wurde wiederholt über die verschiedenen Wandlungen berichtet, welche das Projekt der Zillerthalbahn durchgemacht hat, bis an die Interessenten des Projektes, welches die Herstellung der Lokalbahn am linken Ufer der Ziller, und zwar mit Schmalspur und vorläufigem Dampfbetrieb, in Aussicht nimmt, die Einladung zum Eintritte in die Konzessionsverhandlungen ergangen ist. Diese Verhandlungen haben, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, vor kurzem stattgefunden und es sind bei derselben die wesentlichen Konzessionsbedingnisse festgestellt worden. Inzwischen sind auch die Interessenten des Projektes einer am rechten Ufer der Ziller zu führenden normalspurigen Lokalbahn mit bestimmten Anträgen hervorgetreten, welche im wesentlichen dahingehen, dass die Interessenten, indem sie die Zeichnung eines grösseren Betrages in Stammaktien nachweisen, für ein Prioritätenkapital von 800 000 fl. die Staatsgarantie ansprechen. Für das linksufrige Projekt, das natürlich als Schmalspurbahn einen geringeren Kostenaufwand erfordert, sind bekanntlich, neben den zugesicherten Beiträgen des Landes und des Staates von zusammen 250 000 fl., seitens der Interessenten 300 000 fl. auf Stammaktien eingezahlt, während auf das mit 550 000 fl. angenommene Vorzugskapital rund 40 % theils eingezahlt, theils gezeichnet sind. Man darf nun auf die Entscheidung in dieser Angelegenheit gespannt sein. Sicher ist, dass das die Herstellung der genannten Lokalbahn am rechten Ufer bezweckende Projekt, abgesehen von der technischen Prüfung, eingehende Verhandlungen, insbesondere die Erwirkung eines neuerlichen Landtagsbeschlusses, sowie die gesetzliche Sicherstellung der Staatsgarantie erfordern würde. Wie immer die Entscheidung ausfallen mag, dürfte dieselbe binnen kurzem erfolgen, da die Interessenten des linksufrigen Projektes entschlossen sind, die Bauarbeiten bald, jedenfalls aber noch im Laufe dieses Jahres in Angriff zu nehmen.

— **Die österreichische Nordwestbahn** hat, wie verlautet, ihren nächstjährigen **Schienenbedarf** bei der Hernadthaler Eisenindustrie-Aktiengesellschaft gedeckt. Der Gesammtbedarf beträgt 30 000 dz, kann aber eine Steigerung auf 40 000 dz erfahren. Die Nordwestbahn hat sich das Recht vorbehalten, auf ihr Verlangen die Deckung des Schienenbedarfes für weitere fünf Jahre der Hernadthaler Gesellschaft zu übertragen. Der Preis stellt sich etwas höher als jener Preis, zu welchem das Kartell die Schienenlieferung mit den Staatsbahnen abgeschlossen hat. Der Unterschied ist aber nicht bedeutend. Die Schienenlieferung an die Staatsbahnen erfolgt ab Einbruchsstelle. Die Hernadthaler Gesellschaft hat sich dagegen verpflichtet, die Schienen spesenfrei in Floridsdorf abzuliefern, so dass die Transportkosten von Hernadthal nach Floridsdorf die Hernadthaler Gesellschaft belasten.

— In einer im „Neuen Wiener Tagblatt" veröffentlichten Zuschrift eines Industriellen wird darauf hingewiesen, dass die **Hauptursache** der gegenwärtigen **Verkehrsstockungen** in der zu geringen Anzahl leistungsfähiger Lokomotiven zu suchen sei. So komme es, dass der ganze Güterverkehr, in vielen Fällen auch der Personenverkehr, von der geringen Leistungsfähigkeit der Lokomotiven in der unangenehmsten Weise beeinflusst wird. Schon in ganz normalen Zeiten könne der Gütertransport nicht ohne Störungen und nur mit sehr ausgedehnter Lieferzeit vor sich gehen, und komme dann noch ein Elementarereigniss dazu, so stehen die Betriebsdirektionen rathlos vor der Aufgabe, den Güterverkehr zu bewältigen. Der Mangel an zugkräftigen Lokomotiven bringe jedoch noch einen anderen für das Publikum nicht sichtbaren Uebelstand mit sich. Da die Güterzüge langsam fahren und häufige Unterbrechungen in der Fahrt erleiden müssen, so könne das gesammte Bahnpersonal und namentlich das Zugpersonal nicht entsprechend ausgenutzt werden. Der Nutzen, welcher für die Industrie aus einer rascheren Beförderung der Güter erwachsen würde, bleibe unberechenbar.

— **Vorträge über Eisenbahnbetriebstechnik.** An der deutschen technischen Hochschule in Prag liest Professor dipl. Ing. Alfred Birk im Studienjahre 1899/1900, sowohl im Winter- als auch im Sommerhalbjahr in wöchentlich zwei Stunden über Eisenbahnbetriebstechnik. Die Vorlesungen umfassen: Grundzüge der Zugförderung; Bau- und Leistungsfähigkeit der Lokomotiven; die Bremseinrichtungen der Züge; der Lokomotivfahrdienst; die Erhaltung der Lokomotiven; Grundzüge des Verkehrsdienstes; Beheizung und Beleuchtung der Wagen; Aufstellung der Fahrpläne; Grundzüge des Signalwesens; die Aufgaben der Bahnerhaltung; die Bahnhofsanlagen; Centralweichen- und Signalstellung sowie die Selbstthätigkeit im Eisenbahnsignalwesen. Die Vorträge beginnen in den ersten Tagen des Monates November.

— **Die Fachabtheilung für Transport- und Reklamationsdienst der königlich ungarischen Staatseisenbahnen**, welche bisher zur kommerziellen Hauptsektion gehörte, wurde — wie bereits in Nr. 78 S. 1275 d. Ztg. mitgetheilt — zufolge Verfügung des Handelsministers der Verkehrshauptsektion einverleibt. Ersatzansprüche wegen Verlust, Verschleppung, verspäteter Lieferung, Beschädigung, Gewichtsminderung und Unanbringlichkeit bei Gepäckstücken, Fahrzeugen, Thieren und Gütern, sowie Reklamationen wegen verspäteten Einganges von Nachnahmen und endlich Nachfragen wegen zurückgelassener Gegenstände sind demnach in Hinkunft sowohl durch Vermittelung der Post als auch durch Vermittelung der Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen stets mit der Bezeichnung „Königlich ungarische Staatseisenbahnen: F—IV. Fachabtheilung. Transport- und Reklamationsangelegenheiten" einzusenden. Jene Reklamationen, welche aus der unrichtigen Feststellung von Personenfahrpreisen oder Gepäckgebühren sowie der Nebengebühren und Frachtzuschläge anhängig gemacht werden, bleiben durch diese Verfügung unberührt und sind nach wie vor bei der betreffenden Betriebsleitung anzumelden. Der den Stationen in beschränktem Maasse eingeräumte Wirkungskreis, betreffs Flüssigmachung von bestimmten Entschädigungssummen bleibt ebenfalls unverändert.

— Im ungarischen Abgeordnetenhause wurde dieser Tage ein Gesetzentwurf eingebracht, welcher die **Rechtsverhältnisse der bei Wasserarbeiten sowie bei Strassen- und Eisenbahnbauten verwendeten Tagelöhner und Arbeiter** in eingehender Weise regelt.

Der Gesetzentwurf enthält folgende bemerkenswerthe Bestimmungen:

Der Arbeitgeber darf dem Arbeiter unter dem Titel von Transportkosten einen den thatsächlichen Kosten des Transportes entsprechenden Betrag, als Vorschuss oder Darlehen, aber höchstens so viel geben, als dieser bei dem im Vertrage festgestellten Arbeitslohn während zwei Wochen voraussichtlich verdienen kann.

Der Vertrag kann, wenn die Arbeit im ganzen oder zum grösseren Theile am Wohnorte der Arbeiter zu leisten ist, oder wenn zu der Arbeit weniger als zehn Arbeiter verwendet werden, auch mündlich abgeschlossen werden. In jedem anderen Falle muss der Arbeitgeber über das Zustandekommen des Vertrages und über die Vereinbarungen dem Arbeiter bezw. dem Vertrauensmann der Arbeiter eine schriftliche Vermerkung übergeben, oder den Vertrag vor zwei Zeugen oder vor einem amtlichen Zeugen zu Papier bringen. Der Vertrag ist stempel- und gebührenfrei.

Wenn die Arbeit infolge von Elementarereignissen (Ueberschwemmung usw.) drei Tage nach einander nicht begonnen oder fortgesetzt werden kann — und die Parteien im Vertrage oder später nicht anders übereingekommen sind —, so können die Arbeiter gegen Ersatz oder Sicherheit des Vorschusses (Darlehns) vom Vertrage abstehen.

Zum Ersatz der Kosten des Transportes an den Arbeitsort sind jedoch die Arbeiter in einem solchen Falle nicht verpflichtet, aber auch der Arbeitgeber ist nicht verpflichtet, die Kosten des Rücktransportes zu bestreiten. (Diese Bestimmung kann vom Handelsminister rücksichtlich der Eisenbahnbauten abgeändert werden.)

Wenn die Arbeiter finden, dass die Arbeit wegen der veränderten Bearbeitungsverhältnisse nicht bei den im Vertrage bestimmten Einheitspreisen geleistet werden kann, so ist eine neue Vereinbarung zu treffen.

Kommt eine neue Vereinbarung nicht zustande, so können beide Parteien von dem Vertrag zurücktreten, jedoch sind die Arbeiter verpflichtet, dem Arbeitgeber die durch diesen gewährten Transportkosten und Vorschuss vor ihrem Entfernen zu ersetzen, oder nach dem im Vertrag festgestellten Einheitspreis abzuarbeiten.

Der Arbeitgeber kann bis zur Höhe des Werthes des ihm durch die Arbeiter verursachten Schadens den Arbeitslohn, die anderen Bezüge und die Fahrnisse des Arbeiters zurückbehalten; er ist jedoch verpflichtet, das Verfahren behufs Feststellung seiner Schadenforderung binnen drei Tagen — vom Tage der Schadenverursachung gerechnet — bei der Behörde erster Instanz einzuleiten. Zur Deckung einer unter einem anderen Rechtstitel bestehenden Forderung kommt dem Arbeitgeber das Zurückbehaltungsrecht nicht zu.

Es ist verboten: den Arbeitslohn der Arbeiter mit geistigen Getränken oder Waarenartikeln im ganzen oder zum Theil abzulösen, mit Anweisungen, Bolleten, Noten zu bezahlen, davon zur Deckung einer Forderung dritter Personen irgend etwas abzuziehen, wie auch die Arbeiter zu verpflichten, dass sie ihre Nahrungs-, Genuss-, Kleidungsartikel, ihre Requisiten bei dem Arbeitgeber oder bei der von diesem bezeichneten Person kaufen, schliesslich für den den Arbeitern gegebenen Vorschuss, für Darlehen oder Transportkosten Zinsen einzuheben oder über deren Werth einen Wechsel zu nehmen.

Wenn dem Arbeitgeber nicht mittelst regierungsbehördlicher Verfügung oder vertragsmässiger Vereinbarung hinsichtlich der ärztlichen Behandlung und Verpflegung der Arbeiter

weitergehende Verpflichtungen auferlegt wurden, so ist der Arbeitgeber verpflichtet, den am Arbeitsorte erkrankten Arbeiter, auch wenn er den Vertrag ihm gegenüber aufgelöst hat, mindestens acht Tage ärztlich behandeln zu lassen und für dessen Verpflegung zu sorgen.

## Vereinsausland.

— **Wagenmangel auf der französischen Westbahn.** In der französischen Kammer ist eine neue Interpellation in Sicht. Der Deputirte des Eure et Loiredepartements, Shopiteau, hat an den Bautenminister Baudin geschrieben, dass er ihn über den Mangel an rollendem Material der Westbahn zur Rede zu stellen beabsichtige und wissen wolle, welche Maassregeln die Regierung zu ergreifen gedenke, um diesem jedes Jahr z. Zt. der Apfelernte wieder auftauchenden Missstande einmal gründlich abzuhelfen. Letzterer macht sich namentlich in der Bretagne geltend. Ein Hauptstapelplatz für die Aepfel ist dort die Ortschaft Loudéac, einer der bedeutendsten Aepfelmärkte Frankreichs. Letzten Sonnabend war dort die Zufuhr an Aepfeln besonders bedeutend. Da aber die Westbahn keine Wagen schaffen konnte, fielen die Preise von 50 Frcs. bis auf 38 Frcs. für 1000 kg.

— Ein Einsender aus dem Kanton Bern kritisirt in der „Allg. Schweizer Zeitung" das Projekt einer schmalspurigen **Brienzerseebahn** und empfiehlt mit guten Gründen Erstellung einer Vollbahn. Meiringen ist eine Hauptstation der Brünigbahn und steht in der Phase gedeihlicher Entwickelung. Es liegt im Mittelpunkte wichtiger und zum theil sehr besuchter Alpenpässe, und der Fremdenstrom, der an diesem Knotenpunkte zahlreicher Gebirgseingänge zusammenfliesst, steigt von Jahr zu Jahr. Meiringen und das Oberhasli haben eine verheissungsvolle Zukunft. Deshalb bedarf dieser Landestheil einer Vollbahn und damit des Anschlusses an den Weltverkehr.

— Notar Michel, Theophil Boss und F. Marti in Interlaken haben dem schweizerischen Bundesrathe das Gesuch um Konzessionirung einer **Drahtseilbahn von Grindelwald nach dem Eismeere** eingereicht. Die untere Station soll in der Nähe der Lütschinenbrücke in Grindelwald-Mettenberg zu liegen kommen, während die obere Station etwa 400 m höher, beim Fussweg zur Bäregg, links über dem unteren Grindelwaldgletscher angenommen ist. Die Anlagekosten werden auf 400000 Frcs. veranschlagt. Das Projekt wurde von Ingeniör Strub verfasst.

— Ein **Verbrechen**, das die fälschlichen Gerüchte von einem Anschlage auf das kronprinzliche Paar von Italien veranlasst hat, ist am 29. Oktober gegen den **Personenzug Pisa-Rom** versucht worden, zum Glück erfolglos. Ein Bahnwärter, der die Strecke zwischen dem Terminibahnhofe und der Via Appia beging, sah etwa 100 m vor sich auf dem Bahndamme dunkle Gestalten sich bewegen, die sich lautlos von dannen machten, als er sich näherte. Zu seinem Schrecken bemerkte er grosse Steine auf den Schienen, die er ihres bedeutenden Gewichtes halber nicht entfernen konnte, während gleichzeitig die Lichter des ankommenden Zuges sichtbar wurden. Obwohl er mit seinem Horne Haltesignale gab und die rothe Scheibe seiner Laterne dem Zuge zuwendete, bemerkte der Lokomotivführer, der seine Aufmerksamkeit nach der anderen Seite richtete, die Zeichen erst spät, so dass er kaum noch Zeit hatte, den Zug zum Stehen zu bringen, der leicht gegen das Hinderniss anfuhr. Es zeigte sich, dass die Steine, die mehrere Centner schwer waren, zu dem Baumaterial gehörten, dessen man zur Verbreiterung des Bahndammes und einer nahen Brücke bedurfte. Die Thäter sind entkommen und bisher unbekannt. Das prinzliche Paar befand sich in einem gleichzeitig auf einer anderen Strecke in den Bahnhof einlaufenden Zuge.

— Oft ist in der Presse im allgemeinen und auch in dieser Zeitung auf die fast täglich empfindlicher werdende **Leistungsunfähigkeit der russischen Eisenbahnen** hingewiesen worden. Wenn diese Thatsache immer wieder festgestellt wird, so ist das gewiss nur berechtigt, denn diese mangelnde Leistungsfähigkeit wirkt nicht nur auf die Verkehrsverhältnisse im Innern Russlands zurück, sondern sie wirft ihre tiefen Schatten auch auf die Handelsbeziehungen, die über die Grenzen des russischen Reiches hinaus reichen. Das ist das Interesse, welches auch in Deutschland an der Leistungsfähigkeit der russischen Bahnen in Zeiten des friedlichen Verkehres besteht und um dessen willen die Entwickelung der Dinge verfolgt wird. Wenn nun andererseits wiederholt auch darauf hingewiesen worden ist, dass zweite Gleise, mehr Güterwagen und Lokomotiven diesem Uebelstande Abhilfe schaffen würden, so ist doch auch interessant zu sehen, wie die lebhaft erblühende Industrie schnell ihre Ansprüche an die Eisenbahnen steigert. In dieser Beziehung entnehmen wir einem Berichte des ständigen Büreaus der Eisenindustriellen, der in der amtlichen „Handels- und Industriezeitung" veröffentlicht wird, dass im ersten Halbjahre 1899 sich die Thätigkeit der Eisenwerke wie folgt darstellt: Gusseisen wurde in einer Menge von 81550000 Pud (= 1335789 t) erzeugt. Da die Hochöfen ohne Unterbrechung im Laufe des ganzen Jahres in Betrieb sind, so kann man annehmen, dass die Gesammtgusseisenerzeugung des Jahres 1899 sich auf etwa 164000000 Pud (= 2686320 t) stellen wird, während sie im Vorjahre 135635000 Pud (= 2221101 t) betrug. Nach den Gebieten vertheilt die Eisenerzeugung sich folgendermaassen:

| | Pud (1 Pud = 16,38 kg) |
|---|---|
| 13 Eisenwerke im Norden | 983000 |
| 105 „ „ Ural | 23971000 |
| 49 „ „ Moskauer Gebiete | 8020000 |
| 17 „ „ Süden | 38493000 |
| 5 „ „ Südwestgebiete | 91000 |
| 41 „ in Polen | 9043000 |
| 3 „ „ Sibirien | 149000 |
| die Eisenwerke des Kaisers in Finland | 800000 |
| zusammen | 81550000 |

Eine Erhöhung der Eisenerzeugung weisen auf: der Norden 350000 Pud, der Ural 4500000 Pud, der Moskauer Bezirk 5000000 Pud, der Süden 15800000 Pud, Polen 2000000 Pud. Der Moskauer Bezirk erhöhte seine Produktion von 11000000 auf 16000000 Pud oder um 45,3 %.

Die gesammte Gusseisenerzeugung stellte sich im Jahre 1897 auf 119830000 Pud (= 1962815 t), 1898, wie bemerkt, 135635000 Pud (= 2221101 t) und wird 1899 voraussichtlich auf 164000000 Pud (= 2686320 t) anwachsen. Es werden somit die Transportmengen seit dem Jahre 1897 um 37,8 % = 44170000 Pud (= 723504 t) gestiegen sein. Wenn man erwägt, dass in demselben Verhältnisse natürlich auch die Mengen Heizmaterial, Kohlen, Holz, Naphtarückstände angewachsen sein müssen und dass z. Zt. auf allen Gebieten des industriellen Lebens eine ähnliche Entwickelung beobachtet werden kann, so mag ein derartiges Andrängen in Russland vielleicht schwer zu überwinden sein, aber die Folgen bleiben trotz alledem ebenso verderblich, als wenn andere Gründe, als nur eine gewisse Gleichgultigkeit, die Veranlassung wären.

Wie wenig man übrigens dem Ausbau des Eisenbahnnetzes in Russland gleichgültig gegenübersteht, geht daraus hervor, dass der Kommission, der die Durchsicht und Begutachtung der neuen Eisenbahnprojekte obliegt, und die beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten besteht, in der Zeit vom Oktober 1898 bis Juni d. J. mehr als 50 verschiedene Gesuche um die Erlaubniss zum Bau neuer Eisenbahnen vorgelegen haben. Die Länge aller dieser Linien belief sich auf 9400 Werst (= 10029 km), die Herstellungskosten derselben auf etwa 500000000 R. Von diesen Linien sind genehmigt worden und werden bereits gebaut rund 3000 Werst (= 3201 km), deren Baukosten etwa 160000000 R. betragen. Ein Theil der übrigen geprüften Linien wird voraussichtlich die Genehmigung zum Bau in nächster Zeit noch erhalten. Gleichzeitig mit dem Wachsthum des Eisenbahnnetzes geht auch die Vermehrung des rollenden Materials vor sich; alljährlich liefern die einheimischen und ausländischen Fabriken tausende von Güterwagen und auch Lokomotiven. Dadurch wird das Eisenbahnnetz allerdings in sehr grossem Umfange ausgebaut, es werden immer neue Produktionsgebiete erschlossen, immer grössere Gütermengen auf die Hauptverkehrslinien geleitet, aber — die Transportfähigkeit dieser Bahnen wird offenbar nicht entsprechend gehoben und daher treten im Verein mit den wachsenden Ansprüchen der Industrie die unvermeidlichen Folgen ein.

— Ueber die allgemeine **Neuordnung des ganzen Ressorts des Ministeriums der Verkehrsanstalten und der Verwaltung der Staatsbahnen in Russland** sind bisher immer nur Veränderungen bekannt geworden, die sich auf Aeusseres beziehen, über den eigentlichen Zielpunkt der schon seit langem beabsichtigten Neuordnung ist noch immer nichts in die Oeffentlichkeit gedrungen.

Auch heute liegt wiederum eine solche Nachricht vor. Es wird eine Verordnung des Ministers bekannt gegeben, der zufolge bestimmt worden ist, dass an Stelle der bisherigen Bezeichnung der Centralverwaltung der Eisenbahnen, nämlich:

„Uprawlenije Kasënnych sheljesnych dorog" (deutsch: Verwaltung der Krons-Eisenbahnen)

die Bezeichnung treten soll:

russisch: „Uprawlenije sheljesnych dorog";
französisch: „Administration des chemins de fer de l'Empire";

deutsch: „Reichs-Eisenbahnverwaltung“, das sind Namen, was steckt aber hinter ihnen? darüber schweigt sich zunächst die amtliche Presse aus.

— Die vielen Schwierigkeiten, die sich dem **Baue der St. Petersburg-Witebsk-Kiew Eisenbahn** entgegenstellten, und die sich namentlich auf die Fragen zuspitzten, wie die geplante Bahn in St. Petersburg einmünden und wie sie zum Schlusse nach Kiew geführt werden sollte, scheinen gegenwärtig in der Hauptsache gelöst zu sein.

Am 30. September d. J. nahm nämlich im Eisenbahndepartement die Kommission für neue Eisenbahnen ihre Sitzungen nach den Sommerferien wieder auf. Als erster Berathungsgegenstand wurde die Frage, betreffend die Weiterführung der von der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahngesellschaft gebauten Linie Witebsk, Station der Riga-Orel Eisenbahn, über Dno, Station der Bologoje-Pskower Strecke, nach St. Petersburg zur Berathung auf die Tagesordnung gesetzt. Dazu lagen zwei Projekte vor. Nach dem einen wäre die Linie direkt nach der Hauptstadt weiterzuführen, nach dem anderen bis nach Zarskoje Sselo, Endstation der Zarskoje Sselobahn zu bauen und an diese Bahn anzuschliessen. Die Entfernung von der Station Dno der Bologoje-Pskower Strecke bis Zarskoje Sselo beträgt 210 Werst. Der Bau der neuen Linie zusammen mit den Ausgaben für den Erwerb und den Ausbau der Zarskoje Sselobahn zu einer Hauptbahn und für die nöthigen Um- und Ausbauten in St. Petersburg ist auf 19 000 000 R. veranschlagt worden.

Das letztere Projekt hat den Beifall der Regierungskommission erlangt, und ist demgemäss beschlossen worden, den Ankauf der Zarskoje Sselobahn durch die Gesellschaft der Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahn zu genehmigen, wobei letztere Gesellschaft im Laufe von fünf Jahren von der Staatsregierung eine Beihilfe von 450 000 R. jährlich erhält, um die grossen Kosten des Erwerbes zu erleichtern und weil damit staatliche Interessen nicht unwesentlich gefördert werden.

Während also endlich der eine Theil der schwebenden Schwierigkeiten durch die Entscheidung der Kommission beseitigt ist, bleibt der andere Theil, nämlich die Linienführung von Witebsk-Kiew bezw. die Weiterführung dieser Hauptbahn bis Odessa, was neuerdings angestrebt wird, noch ungelöst. Für die Lösung dieses Theiles der Frage liegen z. Zt. drei Entwürfe vor.

Nach dem einen Entwurf soll die Linie von Shlobin über Tschernobyl, Kiew, Bjelaja-Zerkow, Uman, Golta, Wosnessensk nach Odessa geführt werden. Diese Linie vermittelt die kürzeste Verbindung zwischen Petersburg und Odessa und wird von den ständischen Vertretungen von Minsk, Kiew und Odessa befürwortet. Die Linie des zweiten Entwurfes geht von Shlobin nach Tschernigow, über die schon bestehende Linie der Kiew-Woronesh-Eisenbahn nach Tscherkassy und von dort nach Odessa oder Nikolajew. Nach dem dritten Entwurfe soll die Bahnlinie von Shlobin über Shitomir und Uman nach Kiew geführt werden.

Die endgültige Entscheidung über die Richtung der neuen grossen Hauptbahn steht ebenso wie die Frage der Einmündung derselben in Petersburg in erster Instanz bei der Kommission für den Bau neuer Eisenbahnlinien; es steht aber wohl zu erwarten, dass die Linie Shlobin-Kiew bestätigt werden wird, da diese einerseits die kürzeste ist, andererseits aber durch ein Gelände geht, dessen grossartige natürlichen Reichthümer, namentlich an Forsten, nur deshalb nicht erschlossen werden können, weil es an Verkehrsmitteln fehlt. Der Transport von Erzeugnissen der Forstwirthschaft ist aber für das ganze Südwestgebiet eine der wichtigsten wirthschaftlichen Angelegenheiten, da es dortselbst nicht nur an Bau- sondern auch an Brennholz mangelt, während namentlich im Gouvernement Minsk noch unberührte Urwälder vorhanden sind. Welche Bedeutung diese kürzeste Hauptbahn für die Obstgärtnerei und Viehzucht des Südens haben könnte, braucht nicht erst bewiesen zu werden.

Allerdings ist es unvermeidlich, dass die Linie St. Petersburg-Kiew Odessa den schon bestehenden Eisenbahnlinien einen Theil der Zufuhren und des Personenverkehres entziehen wird, es muss aber berücksichtigt werden, dass neue Eisenbahnlinien, wenn sie das Zufuhrgebiet einer bereits vorhandenen Bahn berühren, immer einen Theil der Produktion zur Beförderung an sich bringen, aber neben diesen Gütern werden dann auch eine grosse Menge Güter in bisher ausserhalb des Verkehres liegenden Landestheilen beweglich gemacht, die einen theilweisen Ausgleich für die entzogenen Güter herbeiführen. Aber abgesehen hiervon, kann nicht übersehen werden, dass gerade die in Frage kommenden Linien die ihnen übergebenen Frachten nicht zu bewältigen vermögen und durch Verkehrsstockungen dem Handel und der Industrie empfindlichen Schaden zufügen. Es würde somit eine im allseitigen Interesse dringend nothwendige Entlastung eintreten.

Bei der Anlage der Linie Kiew-Shlobin fällt ferner der Umstand schwer ins Gewicht, dass sie die Entfernung zwischen dem baltischen und dem schwarzen Meere um nicht weniger als um 800 Werst (= 854 km) abkürzt und dass die örtlichen ständischen Vertretungen zum Bau etwa 2 000 000 R. beitragen wollen.

— Wie der „Köln. Ztg.“ aus Konstantinopel vom 2. d. Mts. gemeldet wird, erreichte die deutsche **Bagdadbahnexpedition** Anfang Oktober Adana. Von dort reiste Generalkonsul Stemrich nach Aleppo ab und ist seit dem 31. Oktober wieder in nördlicher Richtung unterwegs, um die übrigen Herren in Aintab oder Biredschik am Euphrat zu treffen. Baurath v. Knapp, Direktor Mackensen und Baumeister Habich trafen Mitte Oktober in Marasch ein und sind jetzt auf dem Wege zum Euphrat. Die Regenzeit, die begonnen hat, verursachte manche Schwierigkeiten, da die Wasserläufe anschwollen. Alle Mitglieder der Expedition sind gesund und wohlauf.

— Wir hatten in Nr. 50 d. Ztg. die Nachricht von der Eröffnung der **Eisenbahn Fukushima-Yonezawa in Japan** gebracht und sie dabei als eine Kleinbahn bezeichnet. Von zuständiger Seite werden wir darauf aufmerksam gemacht, dass es sich hier keineswegs um eine Kleinbahn, sondern um eine wichtige Hauptbahn handelt. Im gesetzlichen Sinne gibt es in Japan überhaupt noch keine Kleinbahnen.

— **Erhöhung der Tarife der amerikanischen Eisenbahnen.** Aus Chicago wird der „B. B. Ztg.“ vom 24. Oktober geschrieben: Die vielen Konferenzen zwischen den Vertretern der westlichen und südwestlichen Bahnen, die seit einigen Wochen hier abgehalten wurden, haben zu dem Ergebnisse geführt, dass die Tarifsätze auf verschiedene Güter am 15. d. Mts. erhöht werden, während die Verhandlungen betreffs Erhöhung bei noch weiteren Waarengattungen noch nicht zum Abschlusse gelangt sind. Die schon beschlossenen Erhöhungen erstrecken sich auf die meisten Güter und sind nicht unbedeutend. Der Tarif für Bauholz z. B. wird um 2,5 Cts. für 100 Pfund erhöht, was für die Wagenladung eine Erhöhung um 10 D. bedeutet. Viele Handelswaaren werden aus dem allgemeinen Tarif genommen und in besondere Klassen versetzt, wodurch die Raten um 10—25 % höher gestellt werden. Weitere Vorschläge sind gemacht worden, den Tarif auf Kohle um 25 Cts. für die Tonne und den Getreidetarif um 2—3 Cts. für den Centner zu erhöhen und dies wird höchst wahrscheinlich geschehen. Damit erhalten die Eisenbahnen einen Ersatz für die höheren Preise, die sie jetzt für ihr Material zahlen müssen. Es wird berechnet, dass sich die Kosten für Material im nächsten Jahre um 300 D. die Meile höher stellen werden wie im laufenden Jahre. Die Tariferhöhungen kann man nur als mässig bezeichnen im Vergleich mit den erhöhten Preisen, die die Bahnen gegenwärtig für Fabrikate aus Eisen, Stahl und Holz zahlen. Von der Atchisonbahn z. B. wird erzählt, dass sie auf die 75 Lokomotiven, die vor einiger Zeit bestellt wurden, 300 000 D. durch diese frühzeitige Bestellung spart, so scharf sind die Preise gestiegen. Unter den Bahnbeamten herrscht die Meinung, dass die Preise für Material mindestens ein Jahr die jetzige Höhe behaupten werden, und dass die Zeit, wo man wieder billige Preise haben wird, in weiter Zukunft liegt. Deshalb haben viele Bahnen sich in letzter Zeit zu umfangreichen Bestellungen von Schienen, Lokomotiven, Güterwagen usw. entschlossen. Man erzählt, dass die American Car & Foundry Company Ordres in Höhe von 20 000 000 D. gebucht hat. Bestrebungen sind im Gange, die Ratenverhältnisse im Personenverkehre wieder zu ordnen. Die Linien zwischen Chicago und St Paul sind mit ihrem Ratenkriege müde geworden und sehnen sich nach dem Frieden. In einigen Tagen wird eine Konferenz hier abgehalten, um das Kriegsbeil zu begraben, und man erwartet zuversichtlich, dass ein neues „Pool“ zustande gebracht werden wird. In dem Streite zwischen den stärkeren und den schwächeren Linien über den Personentarif haben erstere den Kürzeren gezogen, weil sie letzteren den von ihnen beanspruchten Antheil an dem Gewinne nicht gewähren wollten, und die stärkeren Linien haben dadurch Geld verloren, aber jetzt sind sie mürbe geworden und geneigt, den Wünschen der schwächeren Linien nachzukommen. — Der Wagenmangel besteht nach wie vor auf allen westlichen Linien, während die Bahnen mehr Geschäft in Sicht haben, als sie bewältigen können. Wegen des Wagenmangels war die Zufuhr von Getreide hier in der vorigen Woche um 1 472 000 Bushels weniger als in der vorhergehenden Woche, und grosse Vorräthe sammeln sich in den hiesigen Elevatoren an.

— **Nordamerikas Mehlausfuhr und die nordamerikanischen Eisenbahntarife.** Ausser den 82 160 658 Bushels Weizen, die im letzten Fiskaljahre aus Nordamerika in Form von Mehl ausgeführt wurden, hat die Union, wie der „Pester Lloyd“ schreibt, auch 137 558 000 Bushels Weizen als Roherzeugniss ausgeführt, wodurch derselben ein bei der Ausfuhr in Mehlform zu machender Mehrerlös von 18 000 000 D. entging. Dass dieser hohe Be-

trag der amerikanischen Mühlenindustrie verloren gegangen ist, haben in erster Reihe die amerikanischen Transportgesellschaften zu verantworten, die bekanntlich ganz in Privathänden ruhen. Die amerikanischen Bahnen gewähren nämlich erstens billigere Ausfuhrfrachtsätze als Inlandfrachtsätze und zweitens billigere Ausfuhrweizen- als Ausfuhrmehlfrachtsätze. Der englische Müller, der amerikanischen Weizen vermahlt, war schon beim Einkaufe des Roherzeugnisses um $7^1/_2$ Cts. auf 100 lbs. im Vortheil gegen den Newyorker Ausfuhrmüller. Eine zweite Benachtheiligung erfuhr der Inlandmüller bei der Ausfuhr seines Mehles, denn er hatte einen weit höheren Frachtsatz für 1 t Mehl zu zahlen, als für 1 t Weizen bezahlt wurde. Durch eine solche Tarifpolitik muss natürlich die Ausfuhr von Rohwaare schnell zunehmen, die Ausfuhr verarbeiteter Waare dagegen durch die höhere Fracht beeinträchtigt werden. Hieraus erklärt sich dann leicht eine Getreideausfuhr von 182 000 000 Bushels im Jahre 1896 und eine solche von 320 000 000 Bushels im Jahre 1897, andererseits aber ein dauernder Stillstand der Mehlausfuhr.

Die amerikanischen Müller hatten mithin allen Grund, seit Jahren den schärfsten Kampf gegen diese falsche Politik der Bahnen zu führen, bisher haben aber alle Bemühungen nichts gefruchtet. Des langen Kampfes endlich müde geworden, haben nun vor einigen Monaten mehrere Müller beschlossen, den Rechtsstreit gegen die Bahnen vor dem hierzu berufenen Forum, der „Interstate Commerce Commission“, aufzunehmen. Diese erkannte zu ihren Gunsten, dass das von den Bahnen beobachtete Vorgehen ungesetzlich ist; insbesondere sind die höheren Mehlsätze beanstandet worden, und nur aus technischen Gründen wurde gestattet, bei Mehl höchstens 2 Cts. für 100 lbs. mehr zu rechnen als für Weizen. Es unterliegt nunmehr keinem Zweifel, dass die schädlichen Differentialfrachtsätze ebenfalls binnen kurzem aufhören werden, sonst wird der Kongress in Washington auch noch ein Wort im Interesse der Müller sprechen. Jedenfalls rücken nunmehr auch die Müller in den Distrikten Milwaukee, Chicago, St. Louis usw. in die für die Mehlausfuhr günstige Zone, so dass die Ausfuhr amerikanischer Mehle ohne Zweifel einen weiteren namhaften Fortschritt zu gewärtigen hat.

(„Handels-Museum“.)

## Allgemeines.

— **Vergleichende Zusammenstellung der Kosten von Motorzügen.** In dem Birk'schen Aufsatz über den elektrischen Betrieb auf Lokalbahnen (Nr. 82 d. Ztg.) sind die Kosten der Hin- und Rückfahrt eines Motorwagens auf der Strecke Nusle-Königsaal, also auf $2 \times 15{,}7 = 31{,}4$ km auf 2,60 *M.* angegeben. Danach würde das Zugkilometer nur $\frac{260}{31{,}4}$ oder nicht ganz 8 *₰* betragen! Das wäre allerdings ein bisher wohl unerreichter niedriger Satz! In dem Schlusswort zu dem Aufsatz in No. 67 d. Ztg. über die Motorwagen und ihren Einfluss auf das Verkehrsleben bezeichneten wir den Satz von 28 *₰* für das Zugkilometer als denjenigen, den die Selbstkosten nicht übersteigen sollten, um auch bei geringer Personenzahl (es waren 10 angenommen) die Einlegung von besonderen nur aus einem Selbstfahrer-Wagen bestehenden Zügen zu ermöglichen. Die oben ermittelten Kosten des Zugkilometers würden nur etwas über ein Viertel des von uns als erstrebenswerth angegebenen Satzes betragen. Für die württembergischen Fahrten mit Serpollet- und Daimler-Wagen waren die Kosten des Nutzkilometers, den wir hier überall dem Zugkilometer gleichsetzen können, auf mindestens 18,30 *₰* also immer noch auf mehr als das Doppelte der neuen Versuche angegeben. In dem Aufsatz über Akkumulatorenwagen auf Vollbahnen sind die reinen Zugförderungskosten der auf den pfälzischen Bahnen in Betrieb befindlichen Motorzüge zu 20 *₰*, die Unterhaltungskosten zu 10 *₰*, die Gesammtförderungskosten sonach auf 30 *₰* für das Zugkilometer angegeben; also auch hier sind die Kosten erheblich höher als bei den böhmischen Versuchsfahrten.

Wir glauben, dass die Gegenüberstellung dieser Zahlen interessant genug ist, wenngleich wir uns wohl bewusst sind, dass bei den Angaben über die Kosten der böhmischen, pfälzischen und württembergischen Motorzüge es sich um die reinen Zugförderungs- und Werkstättenkosten handelt, welche nach der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht ganz ein Drittel der Gesammtkosten des Nutzkilometers ausmachen. So viel aber steht fest, dass die für die böhmischen, pfälzischen und württembergischen Motorfahrten angegebenen geringen Beträge genügten, um die den betr. Eisenbahnverwaltungen durch jene Fahrten entstehenden Mehrkosten zu decken, wenn sie auch noch keinen Antheil an den Gesammtkosten des Unternehmens in sich schliessen.

— Das englische Kriegsministerium hat nach der „Motorwagen-Zeitschrift“ verschiedene **Motorwagen** konstruiren lassen, und zwar einen „Motor scout“, einen „Motor car“ und einen **Eisenbahninspektionswagen.** Der erstbezeichnete vierrädrige Wagen soll Kundschafterzwecken dienen. Er hat einen Benzinmotor von $1^1/_2$ PS, der 18 englische Meilen in der Stunde zurücklegen kann; der Benzinvorrath reicht zu einer Fahrt von 120 englischen Meilen aus. Der Wagen kann zwei oder eine Person und ein leichtes Maximgeschütz tragen. In einem unter dem Sitze angebrachten Kasten befindet sich Raum für 1 000 Schuss für das Maximgeschütz. Der Kriegsmotorwagen ist mit Stahlpanzerplatten umgeben und besitzt vorn und hinten einen Rammsporn. Die Geschützausrüstung besteht aus zwei schnellfeuernden Maximgeschützen in zwei sich drehenden Thürmen. Gesteuert wird der Wagen vermittelst Spiegel; die Mannschaft braucht sich also nicht ausserhalb des Stahlpanzers zu zeigen. Ein elektrischer Scheinwerfer ist gleichfalls vorgesehen; die Dynamomaschine wird von einer Hauptmaschine, welche 16 PS leistet, in Bewegung gesetzt. Die Radreifen sind so stark, dass der Wagen selbst über sehr schlechte Strassen mit geringer Erschütterung fahren kann. Der Eisenbahninspektionswagen ist vollständig mit Panzerplatten umgeben und führt ein Maximgeschütz. Alle drei Fahrzeuge werden von der Firma Vickers Sons and Maxim fabrizirt.

— **Ein Motorwagenbetrieb** zwischen **Münden und Veckerhagen** ist als Ersatz für eine Eisenbahn in Aussicht genommen, da das Projekt der Oberweserthalbahn, wie der „Hann. Kourier“ mittheilt, als gescheitert angesehen werden muss. Der Bau der Weserbrücke bei Gieselwerder, der aufgeschoben war, um die Brücke, falls das Bahnprojekt zustande kommen würde, gleich zu einer Eisenbahnbrücke ausbauen zu können, ist vor einigen Wochen in Angriff genommen. Die Anlage eines Schienenstranges von den Schiffsentladestellen zu Bodenfelde und Münden bis zu den Bahnhöfen der genannten Orte, die in Verbindung mit der Oberweserthalbahn projektirt war, soll in Münden durch die Anlage eines Hebewerkes ersetzt werden, während in Bodenfelde die Herstellung des Schienengleises in Göttingen-Adelebsen-Bodenfelde-Uslar in Aussicht genommen ist. Zwischen Münden und Veckerhagen, der am meisten bei dem Oberweserthalbahnprojekt interessirten Ortschaft, wird ein Motorwagenbetrieb, der sowohl dem Frachtverkehr wie dem Personenverkehr dienen wird, eingerichtet werden.

— Der Aufstieg des **Graf von Zeppelin'schen Luftschiffes** wird in diesem Jahre nicht mehr stattfinden, obwohl der Bau desselben unmittelbar vor seiner Vollendung steht und in Bezug auf Festigkeit, auf den Gang der Triebwerke usw. die Proben bereits aufs beste bestanden hat. Der Lieferant der Gashüllen kann ungünstiger Witterungsverhältnisse halber die Hüllen nicht zur vertragsmässig bestimmten Zeit in probemässigem Zustand herstellen. Er wird damit voraussichtlich erst im Dezember fertig werden; da dann die Jahreszeit für einen Aufstieg zu ungünstig ist, muss dieser auf nächstes Jahr verschoben werden. Der Ballonschuppen ist bekanntlich im Bodensee bei Manzell (Friedrichshafen) verankert.

— Im Hinblick auf die in letzter Zeit mehrfach erhobenen Beschwerden über rücksichtsloses und das Publikum gefährdendes **Verhalten der Führer von Kraftwagen** (Motorfahrräder, Automobilwagen usw.) ist die Schutzmannschaft **in Berlin** angewiesen worden, ein übermässig schnelles Fahren dieser Wagen nicht zu dulden und gegen Zuwiderhandelnde auf Grund des § 366 Nr. 2 Strafgesetzbuchs Anzeige zu erstatten. Als übermässig schnell gilt ein Zeitmaass, dass die Geschwindigkeit eines im schlanken Trabe fahrenden Wagens, 14 km in der Stunde, übersteigt. Die Polizeibeamten haben ferner darauf zu achten, dass die Kraftwagen die Bestimmung des § 40 Strassenpolizeireglements innehalten, und insbesondere beim Einbiegen von einer Strasse in die andere, sowie überall da, wo ein ungewöhnlich starker Verkehr von Wagen, Reitern oder Fussgängern stattfindet, im Schrittzeitmaasse fahren.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Auflassung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte.**

Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn ist die bisher in Prag St. E. G. bestandene und als „Prag B. E. B.“ benannte Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte am 1. November d. J. aufgelassen worden.

**Vereinsreiseverkehr.**

Mit Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung vom 3. November d. J. Nr. 4049 werden die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen darauf aufmerksam gemacht, dass am 15. Dezember d. J. (Abends) der Termin für die von den Direktionen ausgehende erste Anmeldung von Aenderungen usw. der Fahrscheinverzeichnisse abläuft.

**Eröffnung des Güterverkehres auf der Oschersleben-Schöninger Nebenbahn.**

Die Eröffnung des Güterverkehres auf der Oschersleben-Schöninger Nebenbahn hat am 2. November d. J. stattgefunden.

**Eröffnung von Stationen.**

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen der Haltestelle In der Bruck und der Station St. Egydi a. N. in Kilometer 25,805 der Linie Scheibmühl-Kernhof gelegene Haltestelle Amt Mitterbach ist am 1. November d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

**Verwechselung von Stationen.**

Altdamm-Kolberger Eisenbahn-Gesellschaft. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die an der Strecke Kolberg-Köslin gelegene Haltestelle Hohenfelde in Pommern häufig mit der Station Hohenfelde i. Westpr., an der Strecke Nakel-Konitz des Direktionsbezirks Bromberg, verwechselt wird.

Die Ergänzung des Verzeichnisses der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung wird anheimgestellt.

**Aenderung von Stationsnamen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern gelegene Station Laucha erhält vom 15. November d. J. ab die Bezeichnung Laucha an der Unstrut.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 3998 vom 28. Oktober d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 3. November d. J.).

Nr. 4011 vom 27. Oktober d. J. an sämmtliche dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins beigetretenen Verwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Uebereinkommen über den Diensttelegrammverkehr usw. (abgesandt am 3. November d. J.).

Nr. 4020 vom 31. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Auflassung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 3. November d. J.).

Nr. 4049 vom 3. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 (abgesandt am 3 November d. J.).

Nr. 4049 vom 3. November d. J. an die zur demnächstigen Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Aenderungen usw. für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1900 (abgesandt am 3. November d. J.).

Nr. 4053 vom 30. Oktober d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Verzeichniss der grössten Radstände usw. (abgesandt am 3. November d. J.).

Nr. 4069 vom 1. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1900 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 3. November d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

(Berichtigung des Kartirungsfrachtsatzes für Bau- und Nutzholz von Nadbrzezie Landungsplatz trs. nach Cosel [Oderhafen].)

Mit sofortiger Gültigkeit ist der in der Nummer 77 dieses Blattes vom 7. Oktober 1899 unter Pos. (2690) verlautbarte ermässigte Kartirungsfrachtsatz nach Cosel (Oderhafen) von 104 auf „103“ ₰ richtigzustellen.

Wien, am 30. Oktober 1899. (2952)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Eröffnung von Strecken.

Am 15. November 1899 wird im Bezirk der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg von der Nebenbahn Zinten-Rothfliess die Reststrecke Heilsberg i. Ostpr.-Rothfliess mit den Stationen Frankenau, Seeburg und Tollnigk für den Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet. In Tollnigk und Frankenau können Sprengstoffe und schwerwiegende Fahrzeuge, welche nur von der Stirnseite der Wagen verladen werden können, nicht abgefertigt werden.

Sämmtliche Stationen werden in den Gruppentarif I und in die Gruppenwechseltarife der preussischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I betheiligt ist, sowie in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen.

Durch die Eröffnung der Reststrecke treten im Gruppentarif I und im Gruppenwechseltarif I/II theilweise erhebliche Abkürzungen ein. Diese, sowie die neuen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Sangnitten-Rothfliess sind bereits in den Nachträgen 8 und 1 des Gruppentarifs I bezw. des Gruppenwechseltarifs I/II enthalten. Der dortselbst vorgesehene Vermerk über die Gültigkeit kommt daher vom gen. Tage ab in Wegfall.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Bromberg, den 1. November 1899. (2953)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 18. Oktober 1899 ist die Station Heiligenstein in der Pfalz, deren Abfertigungsbefugniss bisher auf den Eil- und Frachtstückgutver-

kehr beschränkt war, auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.
Karlsruhe, den 31. Oktober 1899. (2954)
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

## 4. Fahrplanbekanntmachungen.

**Strassburger Strassenbahngesellschaft.**
Von jetzt ab trägt die Station Alt=Freistett der Nebenbahn Kehl-Bühl die Bezeichnung „Freistett".
Strassburg, den 3. November 1899. (2955)
Die Direktion.

## 5. Ladefristen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**
Herabminderung der Ladefristen für Güterwagen auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien.
Wegen aussergewöhnlichen Güterandranges werden auf Grund des § 69 des Eisenbahnbetriebsreglements mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. Oktober 1899 Z. 50064 auf den in Galizien und der Bukowina gelegenen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen die Fristen für die Beladung, sowie die Entladung der Güterwagen vom 1. November 1899 an bis auf weiteres auf sechs Tagesstunden herabgemindert.
Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr Abends.
Wien, am 30. Oktober 1899. (2955a)

## 6. Güterverkehr.

**Gütertarif der Gruppe II.**
Mit Gültigkeit vom 15 November tritt für die regelmässige Beförderung von Milch und leeren Milchgefässen zwischen Tworog und Georggrube der Frachtsatz von 0,62 ℳ. für 100 kg in Kraft.
Kattowitz, den 5. November 1899. (2956)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Seehafenausnahmetarif T für See-Ein- und Ausfuhrgüter im Verkehr zwischen Brake (Oldbg), Elsfleth, Nordenham und Nordenham (Fischereihafen) einerseits und Augustfehn und Oldenburg andererseits — Seite 62 des Gütertarifs für den Binnenverkehr — treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 ab anderweite Bestimmungen in Kraft. Für Güter der allgemeinen Wagenladungsklasse bei Beförderung in offenen Wagen werden durch diese Tarifmaassnahme Frachterhöhungen hervorgerufen.
Näheres ist auf den Stationen zu erfahren.
Oldenburg, den 4. November 1899. (2956a)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**
(Tarifheft 1.)
Vom 15. November d. J. an erfolgt im Verkehre mit der Station Nordenham der oldenburgischen Staatseisenbahnen eine anderweite Ermittelung der Eilgutfrachtsätze für Transitgüter (Ausnahmetarif L).
Nähere Auskunft hierüber ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.
Dresden, den 6. November 1899. (2957)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-französischer Verband.**
(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)
Mit sofortiger Gültigkeit treten für Kohlenelektroden (elektrische Kohlenröhren, Kohlenblöcke und Kohlenplatten) „Charbons agglomérés pour électrolyse" und „Crayons pour lampes électriques" in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg von nachbenannten bayerischen Stationen nach Alt=Münsterol Grenze die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

| Von | nach Alt=Münsterol Grenze | |
|---|---|---|
| | Wagenladungen | |
| | 5 000 kg | 10 000 kg |
| Dutzendteich . | 31,40 | 22,40 |
| Nürnberg C. B. | 31,20 | 22,30 |
| Nürnberg O. B. | 31,40 | 22,40 |
| Röthenbach b. Lauf . . | 31,90 | 22,80 |

Francs pro Tonne.
Strassburg, den 2. November 1899. (2958)
Die geschäftsführende Verwaltung: kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.**
Am 20 November d. J. treten in den Tarifen Theil II — Heft 1 (Ausnahmetarif Nr. 47) und Theil II — Heft 5 (neuer Ausnahmetarif Nr. 6) neue Frachtsätze für Eisen und Stahl, auch verzinkt oder verzinnt usw.
von den Stationen Kapfenberg (Südb.), Leoben (k. k. Staatsb. und Südb.), Rosenau (k. k. Staatsb.)
nach den Stationen Bielefeld, Braunschweig (Haupt- und Ostbhf.), Cassel (Oberstadt, Unterstadt und Rangirstation), Dessau, Halle a. S., Hannover (Nord- u. Südbhf.), Hainholz, Magdeburg (alle Bhf.), Merseburg, Mühlhausen (Thür.), Peine und Sangerhausen
in Kraft. Das Nähere ist bei den bezeichneten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 4. November 1899. (2959)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

**Nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.**
Zum 15. November 1899 wird im Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III zwischen Ebelsbach=Eltmann und Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk) ein Frachtsatz von 1,27 ℳ. für 100 kg eingeführt.
Hannover, den 4. Nov. 1899. (2960)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Schlesisch-sächsischer Verband.**
Die Stationen Königstein und Pirna der königlich sächsischen Staatseisenbahnen werden mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffsbau nach binnenländischen Stationen aufgenommen.
Breslau, den 2. November 1899. (2961)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.**
Theil II, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 treten für die Beförderung von frischem Fleisch als Eilgut in Mengen von mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für diese Menge von Jasi nach Berlin (Anhalt=Dresdener, Görlitzer, Potsdamer, schlesischer, Hamburger und Lehrter Bhf.) direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen und die Auskunftsstellen.
Breslau, den 4. November 1899. (2962)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-russischer Eisenbahnverband.**
Ausnahmetarif 7 b für Getreide usw.
Mit Gültigkeit vom 1./13 November alten/neuen Stils 1899 wird zu dem direkten deutsch-russischen Ausnahmetarif 7 b für Getreide usw. vom 1./13. August 1898 der II. Nachtrag eingeführt. Derselbe enthält Ergänzungen der Tarifvorschriften und der Bestimmungen über die Frachtberechnung, neue Frachtsätze für die russischen Stationen der Moskau-Kasaner Bahn (Strecken Rusajewka-Sysran und Insa-Ssimbirsk) und Wenditschany der russischen Südwestbahnen; ermässigte Frachtsätze für Kleie und Oelkuchen nach sämmtlichen deutschen und niederländischen Verbandstationen und Berichtigungen. Druckstücke dieses Tarifnachtrages sind auf den Verbandsstationen erhältlich.
Bromberg, den 1. November 1899. (2963)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-russischer Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf.**
Mit Geltung vom 3. November alten/15. November neuen Stils 1899 wird zum deutsch-russischen Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf der VIII. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält die Aufnahme neuer russischer Stationen in den Tarif, anderweite, ermässigte Frachtsätze für einige russische Stationen und Berichtigungen. Druckstücke des beregten Nachtrags sind bei den Verbandstationen zu haben.
Bromberg, den 31. Oktober 1899. (2964)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing.**
Zum Reexpeditionstarif für Flachs und Hanf ab Königsberg und ab Elbing wird mit Geltung vom 15. November 1899 der VII. Nachtrag herausgegeben. Er enthält die Einbeziehung neuer russischer Stationen sowie die Aufnahme der Station Landsberg a/W. Brückenvorstadt des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in den Tarif und Berichtigungen. Abzüge dieses Nachtrags sind bei den am Tarif betheiligten Stationen zu haben.
Bromberg, den 31. Oktober 1899. (2965)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Gütertarif für den Verkehr der Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz.**
Vom 1. Januar 1900 ab werden Güter in Wagenladungen, welche mit der Fracht-

briefvorschrift Gernsheim Hafen von auswärtigen Stationen in Gernsheim eintreffen und nach Zwischenlagerung im Hafengebiete zu Wasser weiterbefördert werden, sowie Güter, welche zu Wasser im Hafen zu Gernsheim eintreffen und nach Zwischenlagerung im Hafengebiete nach auswärtigen Stationen über Gernsheim hinaus als Wagenladungen weiterbefördert werden, für eine Gebühr von 2 (zwei) Mark für jeden auch nur theilweise beladenen Wagen zwischen Gernsheim Station und Hafen übergeführt. Die Beförderung dieser Güter wird jedoch auf der Hafenbahn kostenlos bewirkt, wenn sich der Umschlag unmittelbar vom Wasser auf die Eisenbahn oder umgekehrt vollzieht. Eil- und Frachtstückgüter, sowie diejenigen Güter, welche nicht dem Wasserverkehre entstammen, oder nicht demselben zuzuführen sind, sind von der Beförderung auf der Hafenbahn ausgeschlossen.

Mainz, den 31. Oktober 1899. (2966)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

**Deutsch-dänischer Kohlenverkehr.**

Die nach der Bestimmung unter I. 1. b aa auf Seite 3 des Ausnahmetarifs vom 1. August 1899 für die Artikel Braunkohlen und Braunkohlenbrikets vorgeschriebene Mindestmenge von 20 000 kg kann vom 5 November d. J. ab statt nach einer auch nach zwei Empfangsstationen des Tarifs bestimmt sein. Näheres bei den Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 31. Oktober 1899. (2967)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ausnahmetarif für Eisen und Stahl etc. von süddeutschen Stationen nach Eger, Franzensbad etc. vom 1. September 1899.**

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 wird die Station Algringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.

München, den 3. November 1899. (2968)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Passau usw.**

Vom 15. November d. J. ab wird die Station Triptis des Direktionsbezirks Erfurt in den vorbezeichneten Tarif, Abtheilung a und b einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 1. November 1899. (2969)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. November 1899 gelangt zum Kilometerzeiger für die kgl. bayerischen Staatseisenbahnen (für sämmtliche Haupt- und Vizinalbahnen) der XIX. Nachtrag zur Einführung.

München, den 2. November 1899. (2970)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Güterverkehr mit Südfrankreich.**

Mit Gültigkeit vom 10. November 1899 ab werden für die Beförderung von Wolle, gewaschene, aus Mazamet in Südfrankreich bei Aufgabe in Wagenladungen von mindestens 5 000 kg oder bei Frachtzahlung hierfür die nachverzeichneten Frachtsätze eingeführt:

4,62 Frcs. für 100 kg für Genf tr.-Leipzig (Bayer., Dresdn., Magd. und Thür. Bhf.),
2.75 „ für 100 kg für Alt-Münsterol trans.-Leipzig (Bayer., Dresdn., Magd. und Thür. Bhf.).

Dresden, am 2. November 1899. (2971)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Gruppentarif IV, Wechseltarif IV/V, norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher, nordwestdeutsch- und norddeutsch-bayerischer Güterverkehr.**

In nachstehend bezeichneten Ausnahmetarifen kommen für den Verkehr mit Harburg U. E. vom 15. November d. J. ab gleiche Frachtsätze wie für Hamburg zur Anwendung, soweit für Harburg U. E. nicht schon niedrigere Sätze bestanden als für Hamburg.

Gruppentarif IV:
Ausnahmetarif E — Eisen und Stahl nach den Seehäfen,
Ausnahmetarif H — Tafelglas,
„ J — Petroleum.

Wechseltarif IV/V:
Ausnahmetarif J — Petroleum.

Norddeutsch - hessisch - südwestdeutscher Verkehr:
Ausnahmetarif 9, Klasse II b — Eisen und Stahl zur Ausfuhr,
Seehafentarif Klasse 1 — Baumwolle etc.
„ „ 8 — Petroleum etc.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verkehr:
Ausnahmetarif 9, Klasse II b — Eisen und Stahl zur Ausfuhr.

Norddeutsch-bayerischer Seehafentarif.
Klasse I b — Petroleum etc.
„ I e — Baumwolle etc.

Hannover, den 31. Oktober 1899. (2972)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. d. Mts. kommt in unserem Binnenverkehr der Ausnahmetarif 12, welcher ermässigte Frachtsätze für Futtermittel des Spezialtarifs III enthält, zur Einführung. Abdrücke dieses Ausnahmetarifs sind bei der unterzeichneten Verwaltung sowie bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Danzig, am 1. November 1899. (2973)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Am 1. November 1899 wird der Anschluss der schmalspurigen Nebenbahn Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim an die badischen Staatsbahnen in Offenburg in Betrieb genommen. Von diesem Zeitpunkt ab treten die in den Tarifen für den Güterverkehr badische Staatsbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, Baden-Württemberg, Baden-Bayern und in den südwestdeutschen, Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen und rheinisch-westfälisch-südwestdeutschen Verbandsgütertarifen enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Karlsruhe, den 31. Oktober 1899. (2974)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

**K. k. österreichische Staatsbahnen. (Welser Lokalbahnen.)**

Bestimmungen bezügl. des Güterverkehres auf dem Schleppgleise von der Station Aschach a. d. Donau zur Donaulände.

Auf dem von der Station Aschach an der Donau der Linie Wels-Aschach a. d. Donau der Welser Lokalbahnen zur Donaulände abzweigenden, dem öffentlichen Verkehre übergebenen normalspurigen Schleppgleise können Güter in Eisenbahnwagen von der Station Aschach zur Donaulände und umgekehrt unter Beobachtung nachfolgender Bestimmungen überstellt werden:

1. Der Transport der Güter auf dem Schleppgleise erfolgt nur über Anmeldung bei dem k. k. Bahnstationsamte in Aschach seitens desjenigen, der im Sinne des Betriebsreglements über die Sendung das Dispositionsrecht hat.

2. Für Sendungen, welche von der Station Aschach zur Donaulände überstellt werden sollen, müssen in der Station vorerst alle Gebühren einschliesslich der Schleppbahngebühren berichtigt und diese Sendungen von dem Adressaten oder dessen Bevollmächtigten bezogen werden.

3. Güter, welche an der Donaulände in Eisenbahnwaggons verladen und auf dem Schleppgleise zur Station überstellt werden, werden erst in der Station, wo der Abschluss des Frachtvertrages erfolgt, zum Eisenbahntransporte übernommen.

4. Für das Auf- und Abladen der Güter aus den Schiffen in die Waggons und umgekehrt, sowie für die Bewachung der nicht sofort verladenen Güter an der Donaulände haben die Parteien auf eigene Gefahr und Kosten Sorge zu tragen.

5. Wagen zur Beladung an der Donaulände sind bei dem k. k. Bahnstationsamte in Aschach zu bestellen und gelten diesbezüglich die in den Tarifen über die Bestellung von Wagen enthaltenen allgemeinen Bestimmungen.

6. Die Zustellung der leeren Wagen behufs Beladung zur Donaulände und die Ueberstellung der entladenen Wagen von der Donaulände zur Station erfolgt ohne Einhebung einer besonderen Gebühr.

7. Für das Ueberstellen der Güter von der Station zur Donaulände und umgekehrt werden folgende Schleppbahngebühren eingehoben:

a) für Wagenladungsgüter per Wagen 3 Kr., gleichviel ob der Wagen bis zur vollen Tragfähigkeit beladen ist oder nicht;
b) für Stückgüter u. zw. für Eilgut 12 Heller, für Frachtgut 8 Heller für je 100 kg, wobei für ein Gewicht unter 100 kg die Gebühr für 100 kg eingehoben wird.

8. Für die Beladung und Entladung der Wagen an der Donaulände gilt vorbehaltlich einer allgemeinen Reduzirung die normale Frist von 12 Tagesstunden.

Bei Ueberschreitung der normalen oder reduzirten Ladefrist wird ein Wagenstandgeld von 40 Hellern per Stunde und Wagen eingehoben.

9. Für Wagenbeschädigungen auf dem Schleppgleise, welche nicht durch Verschulden der Bahnorgane erfolgt sind, bleiben die Parteien ersatzpflichtig.

10. Für das Zustellen und Abholen der Güter und leeren Wagen zu und von der Donaulände werden bestimmte Tagesstunden festgesetzt, ausserhalb welcher das Ueberstellen und Abholen von Gütern und Wagen nicht beansprucht werden kann.

Diese Bestimmungen werden mittelst des nächsten Nachtrages zum Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Theil II, Heft 3, in den Gütertarif für die Welser Lokalbahnen aufgenommen werden.

Wien, am 2. November 1899. (2975)

## 7. Verdingungen.

**Verdingung von Materialien für Oberbau Norm. Pr. St. E. 8a E.**

Die Anlieferung von:

1 500 Schienen aus Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 740 t,
12 000 Schwellen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 700 t,
1 600 Paar Laschen aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 59 t,
12 500 Hakenplatten Nr. 3 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 25 t,
12 500 Hakenplatten Nr. 4 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 26 t,
12 500 Klemmplatten Nr. 0 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 8 t,
12 500 Klemmplatten Nr. 1 aus Flusseisen oder Flussstahl im Gesammtgewicht von ca. 9 t,
6 500 Laschenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 5 t,
26 000 Hakenschrauben aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 15 t,
27 000 einfache Federringe aus Flussstahl

ist zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ von unserem technischen Büreau zu beziehen.

Versiegelte, mit der Aufschrift „Lieferung von Oberbaumaterialien" versehene Angebote, in welchen gleichzeitig die kürzesten Liefertermine anzugeben sind, sind bis zum 16. November d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Darmstadt, den 25. Oktober 1899. (2976)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen, und zwar: Gruppe C XVIII: Segeltuch, getränkt und ungetränkt, Leinwand für Fenstervorhänge, Hanfschläuche, graue Leinwand, Drillich und Kattun, Wachstuch, Ledertuch und Linoleum. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin, den 4. Dezember 1899, Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 3. Januar 1900.

Kattowitz, den 6. November 1899. (2977)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 1 090 qm Drahtgeflecht, 735 qm Drahtgewebe, 12 450 kg Eisendraht, 10 500 kg Stahldraht, 12 880 Stück Sprungfedern, 12 190 m Draht- und Halfterketten, 840 kg Stahlblech, 15 010 Tafeln Weissblech, 5 980 Stück Schmierkissengestelle, 76 840 kg Drahtstifte, 1580 kg blaue Kammzwecken, 1 063 400 Stück eiserne Unterlagsscheiben, 295 700 kg eiserne Kesselnieten, 2 560 mille Blechnieten, 3 990 mille eiserne Splinten, 5 395 mille eiserne und messingene Holzschrauben, 1 347 mille Bekleidungsschrauben, 1 723 600 Stück rohe Muttern, 143 000 Stück bearbeitete Muttern und 2 114 200 Stück Schrauben mit Muttern für die Eisenbahndirektionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a./M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst (Zimmer 27 Erdgeschoss) eingesehen oder von ihr gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar **(nicht in Briefmarken)** bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Drahtgeflecht etc." versehen bis zum **30. November 1899, Vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 30. Dezember 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 3. November 1899. (2978)
Königliche Eisenbahndirektion.

**K. württb. Staatseisenbahnen.**
Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien.

Die Lieferung des Bedarfs an Betriebs- und Werkstättematerialien für das Jahr 1900, nämlich an:

Metallen, kleinen Metallwaaren, Tenderschaufeln und Schippenschaufeln, Holzstielen, Beleuchtungsmaterialien, Schmiermaterialien und Fettwaaren, Firnissen und Farben, Chemikalien etc., Seilerwaaren, Geweben und Posamentierwaaren etc., Putzmaterialien, Besen, Bürsten und Pinseln, Asbestplatten und -Seilen, Patentpackung, Lederwaaren, Glaswaaren, Bimsstein und Kreide soll im Submissionsweg vergeben werden.

Das Verzeichniss der Materialien mit den Lieferbedingungen kann bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Materiallieferung" versehen spätestens bis zum 18. November d. J., Mittags 12 Uhr, hierher einzureichen; die Eröffnung derselben findet am gleichen Tage, Nachmittags 2 Uhr statt.

Die Bieter bleiben an ihre Angebote bis zum 31. Dezember 1899 gebunden.

Esslingen, 4. November 1899. (2979RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Die Lieferung des im Jahre 1900 im Bereiche der unterzeichneten Verwaltung erforderlichen Kleineisenzeugs als:

Loos I:
125 t Doppelwinkellaschen,
360 „ Unterlagsplatten,
10 „ Aussenlaschen,
7 „ Innenlaschen und
5 „ Herzstücklaschen;

Loos II:
31 t Laschenschrauben und
70 „ Schwellenschrauben

soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die näheren Bedingungen, Zeichnungen sowie das Lieferungsverzeichniss können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in Briefmarken der deutschen Reichspost von unserem Materialienbüreau (Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse) hierselbst bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Kleineisenzeug" bis zum 18. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Der Zuschlag wird spätestens am 1. Dezember d. J. ertheilt werden und bleiben Bewerber bis dahin an ihre Angebote gebunden. (2980)

Oldenburg, den 1. November 1899.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung von 10 flusseisernen Ueberbauten für Brücken und Durchlässe auf der Neubaustrecke: Nuttlar-Winterberg, im Gesammtgewicht von 36,0 t Flusseisen und 3,0 t Gusseisen, soll vergeben werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am 2. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei an das Technische Büreau hierselbst einzureichen.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Technischen Büreau hierselbst, Schomburgstrasse 9, II. Geschoss, Zimmer Nr. 1 zur Einsichtnahme aus und können gegen vorherige post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in baar von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Cassel, den 1. November 1899. (2981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 2 500 Stück Telegraphenstangen am Dienstag, den 21. November 1899, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 5. Dezember 1899.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hier, Joachimstrasse 7, abgegeben.

Hannover, den 3. November 1899. (2982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial für das Jahr 1900 als:

16 000 kg Rüböl, raff.,
12 000 „ desgl., roh,
10 500 „ Schmieröl, dkl.,

alles bester Güte, soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen können gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ von unserem Materialienbüreau, Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse, bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Beleuchtungs- und Schmiermaterial" bis zum 20. November d. J., Vormittags 11 Uhr, an uns einzureichen.

Dem Angebot sind Proben beizufügen.

Oldenburg, den 2. November 1899. (2983)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 87. | 11. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.


Inhalt.



Dieser Nummer liegt Nr. 21 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Einführungserlass des preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, das Bürgerliche Gesetzbuch betreffend.

In höchst dankenswerther Weise hat das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten sich der Mühe unterzogen, in einer ausführlichen Verfügung vom 6. September d. J. die nachgeordneten Eisenbahnbehörden auf alle diejenigen Punkte aufmerksam zu machen, in denen das mit dem 1. Januar 1900 für das Deutsche Reich ins Leben tretende Bürgerliche Gesetzbuch neue Bestimmungen enthält, die für das Eisenbahnwesen von besonderer Wichtigkeit sind und bei der Bearbeitung der Personal- und Verkehrsangelegenheiten, bei den abzuschliessenden Rechtsgeschäften oder in anderer Beziehung Berücksichtigung erfordern. Auch für die Leser dieser Zeitung wird der Hauptinhalt des Erlasses von Interesse sein. Wenngleich er sich in der Hauptsache auf preussische Verhältnisse bezieht, so deckt sich doch das Geltungsgebiet des Bürgerlichen Gesetzbuches mit dem Deutschen Reich und der Erlass berührt allgemeine Fragen, deren Regelung durch das Bürgerliche Gesetzbuch auch ausserhalb seines eigentlichen Geltungsbereiches gekannt zu werden verdient.

In der Verfügung werden zunächst die Rechtsverhältnisse der Beamten und Arbeiter behandelt.

Die Rechtsverhältnisse der ersteren bleiben im allgemeinen unverändert und zwar, soweit sie öffentlich rechtlicher Natur sind, weil das Bürgerliche Gesetzbuch die Vorschriften des öffentlichen Rechts unberührt lässt (vergl Art. 55 des Einführungsges. zum B. G.-B.), soweit sie aber privatrechtlicher Natur sind, infolge des Vorbehalts der Art. 80 und 81 des Einführungsgesetzes, inhalts deren die landesgesetzlichen Vorschriften, welche die vermögensrechtlichen Ansprüche und Verbindlichkeiten der Beamten aus dem Amts- oder Dienstverhältniss, sowie die Uebertragbarkeit solcher Ansprüche auf Besoldung, Wartegeld, Ruhegehalt und ähnliches betreffen, durch das Bürgerliche Gesetzbuch unberührt bleiben. Es behalten daher nicht nur die öffentlich-rechtlichen Bestimmungen des Tit. 10 Theil II des Allgemeinen Landrechts und des Gesetzes vom 27. März 1872 betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 18. Juni 1887 betreffend die Fürsorge für Beamte infolge von Betriebsunfällen, vom 21. Juli 1852 betreffend die Dienstvergehen der nicht richterlichen Beamten, vom 24. Januar 1844 betreffend die Festsetzung und den Ersatz der bei Kassen und anderen Verwaltungen vorkommenden Defekte usw., ihre Geltung, sondern es bleibt auch die unbeschränkte Zulässigkeit von Aufrechnungen gegen Ansprüche auf Besoldung und die Unübertragbarkeit der Ansprüche auf Besoldung, Ruhegehalt, Wittwen- und Waisengeld bestehen, obgleich diese Forderungen nur innerhalb gewisser Grenzen pfändbar sind und nach § 394 B. G.-B. gegen eine der Pfändung nicht unterworfene Forderung eine Aufrechnung nicht stattfinden soll und obgleich im § 411 a. a. O. Vorschriften über die Formen, unter denen solche Abtretungen der zahlenden Kasse gegenüber erst wirksam werden, gegeben sind.

Die Verfügung weist darauf hin, dass durch § 197 a. a. O. die Dauer der Verjährung (vier Jahre) für Ansprüche auf Rückstände von Besoldungen, Ruhegehältern und anderen regelmässig wiederkehrenden Leistungen sowie durch die §§ 839 und 841 die Haftung des Beamten wegen vorsätzlicher oder fahrlässiger Verletzung der ihm einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht geregelt ist. Wir bemerken hierzu, dass § 839 den wichtigen Grundsatz ausspricht, dass der Beamte bei nur fahrlässiger Verletzung der ihm einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht für den daraus entstehenden Schaden nur dann in Anspruch genommen werden kann, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

§ 570 B. G.-B. bestimmt, dass Beamte im Falle der Versetzung nach einem anderen Orte das Miethsverhältniss in Ansehung der Räume, welche sie für sich oder ihre Familie an dem bisherigen Wohnorte gemiethet haben, unter Einhaltung der gesetzlichen Frist (§§ 565, 580) kündigen können. Die Kündigung kann jedoch nur für den ersten Termin erfolgen, für den sie zulässig ist.

Die Ministerialverfügung weist die Eisenbahndirektionen an, bei Versetzungen der Beamten darauf Rücksicht zu nehmen, dass einerseits die Miethzinsvergütungen in den Grenzen des Nothwendigen bleiben, andererseits die Versetzungsverfügungen den Beamten so behändigt werden, dass bei der Ausübung des gesetzlichen Kündigungsrechts, auf die darin besonders hinzuweisen ist, das Miethsverhältniss nicht etwa vor dem Tage der Versetzung endigt.

Die Haftung des Fiskus für die in Ausübung der privatrechtlichen Vertretung begangenen Handlungen seiner Organe wird durch die §§ 89 und 31 B. G.-B. in dem Sinne geregelt, dass der Fiskus für den Schaden verantwortlich ist, den seine ihn vertretenden Beamten durch eine in Ausführung der ihnen zustehenden Verrichtungen begangene, zum Schadensersatz verpflichtende Handlung einem Dritten zufügen. Die schwierige Frage ist hiermit freilich nicht erschöpft, die Verfügung weist deshalb auch auf die §§ 278 und 831 hin, in denen die Vertretungspflicht des Schuldners für seinen gesetzlichen Vertreter und die Haftung des Auftraggebers und ihre Beschränkung auf die sogen. culpa in eligendo behandelt wird.

Die Verfügung sagt weiter:

„Die landesgesetzlichen Vorschriften über die Haftung des Staates für den von den Beamten in Ausübung der ihnen anvertrauten öffentlichen Gewalt zugefügten Schaden bleiben gemäss Art. 77 des Einführungsgesetzes unberührt. Nach preussischem und gemeinem Recht besteht eine derartige Haftung nicht.

Die Vorschriften der §§ 1784, 1888 B. G.-B., nach denen ein Beamter zur Uebernahme einer Vormundschaft besonderer Erlaubniss der vorgesetzten Behörde bedarf, und des § 1315 B. G.-B., Art. 42 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, nach welchem zur Eingehung einer Ehe der Beamte besonderer Erlaubniss nicht mehr bedarf, entsprechen dem in Preussen zur Zeit bereits geltenden Rechtszustande. (Gemeinsame Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienst § 13 Nr. 8 und § 21 — in neuer Fassung Eisenb.-V.-Bl. 1897 S. 224 —).

Die Rechtsverhältnisse der Hilfsbeamten und Arbeiter sind durch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienstvertrag (§§ 611 ff. B. G.-B.) anderweit geregelt worden. Diese Vorschriften finden unbeschadet der Vorschriften der Gewerbeordnung und der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Dezember 1846, betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter, Anwendung auf alle in der Eisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter (die dauernd oder vorübergehend angenommenen Werkstätten-, Betriebs-, Strecken- und Neubauarbeiter), sowie auf die ausserhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigten Gehilfen des unteren und mittleren Dienstes.

Da die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches im allgemeinen eine abändernde oder ergänzende vertragliche Regelung des Dienstverhältnisses nicht ausschliessen, so sollen die „Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der preussischen Staatseisenbahnverwaltung“ neben ihnen in Kraft bleiben.

Zur gleichmässigen Durchführung des neuen Rechts sollen die genannten „Gemeinsamen Bestimmungen“ fortan nicht nur von den Hilfsunterbeamten und dauernd beschäftigten Arbeitern, sondern auch von allen nur vorübergehend angenommenen Arbeitern, sowie von den der Allerhöchsten Verordnung vom 21. Dezember 1846 unterliegenden Neubauarbeitern der Verwaltung durch Unterschrift als für die Regelung ihres Dienstverhältnisses verbindlich anerkannt werden.“

Schon durch Verfügung vom 18. September d. J. (Eisenb.-V.-Bl. Nr. 35) hatte der Herr Minister den § 11 der Gemeinsamen Bestimmungen für Arbeiter mit Rücksicht auf § 616 B. G.-B. abgeändert. Inhaltlich dieses Paragraphen wird der zur Dienstleistung Verpflichtete des Anspruches auf die Vergütung nicht dadurch verlustig, dass er für eine verhältnissmässig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird. Der § 11 der Gemeinsamen Bestimmungen, wonach der Lohn (Tagelohn, Stücklohn) nur für diejenige Zeit gewährt wird, in welcher der Arbeiter dienstlich thätig gewesen ist, hat daher nun einen jenem Paragraphen des Bürgerlichen Gesetzbuches entsprechenden ergänzenden Zusatz erhalten, wonach es sich nach den von der Staatseisenbahnverwaltung erlassenen besonderen Vorschriften bestimmt, inwiefern in Fällen vorübergehender unverschuldeter Dienstverhinderung die Fortzahlung des Lohnes erfolgt. Bis zum Erlass der vorgesehenen Ausführungsanweisung bleiben in Bezug hierauf die bisherigen Verwaltungsvorschriften in Geltung.

Eine diesem ergänzenden Zusatz entsprechende Abmachung soll auch in alle Verträge aufgenommen werden, die mit Hilfsbeamten des mittleren Dienstes abgeschlossen werden. Diese Verträge sollen gleichfalls den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Dienstvertrag angepasst werden. Keinenfalls dürfen die §§ 629 und 630 ausgeschlossen werden, inhalts deren der Dienstberechtigte nach der Kündigung eines dauernden Dienstverhältnisses dem Verpflichteten auf Verlangen angemessene Zeit zur Aufsuchung eines anderen Dienstverhältnisses gewähren und ihm ein schriftliches Zeugniss über das Dienstverhältniss und dessen Dauer ertheilen muss, das sich auf Verlangen auf die Leistungen und die Führung im Dienst zu erstrecken hat.

Die Verfügung schärft die gewissenhafte Beachtung der Vorschriften des § 618 B. G.-B. besonders ein.

Danach hat der Dienstberechtigte Räume, Vorrichtungen oder Geräthschaften, die er zur Verrichtung der Dienste zu beschaffen hat, so einzurichten und zu unterhalten und Dienstleistungen, die unter seiner Anordnung oder seiner Leitung vorzunehmen sind, so zu regeln, dass der Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit soweit geschützt ist, als die Natur der Dienstleistung es gestattet. Die Nichtbeachtung dieser Verpflichtungen macht die Dienstberechtigten civilrechtlich haftbar (§ 618 Abs. 3).

Da nach dem schon angeführten § 394 B. G.-B. gegen Forderungen, die der Pfändung nicht unterworfen sind, auch eine Aufrechnung nicht stattfindet, so darf eine Kürzung des der Pfändung nicht unterliegenden Lohnes der Arbeiter aus anderen als den bisherigen Gründen (Beiträge zu den Kranken-, Pensions- und sonstigen Hilfskassen, Arzneikosten, rückständige Steuern) wider dessen Willen nicht erfolgen.

Die Verfügung wendet sich nun zu den Rechtsverhältnissen aus dem Verkehr der Eisenbahnen. Wir können uns hier zunächst auf einen wörtlichen Abdruck beschränken:

I. Durch die Bestimmungen des neuen Handelsgesetzbuches vom 10. Mai 1897 über das Frachtgeschäft (§§ 425—452) und über die Beförderung von Gütern und Personen auf der Eisenbahn (§§ 453—473) erfährt das geltende Recht mehrfache Aenderungen. Es ist deshalb eine Neuausgabe der Eisenbahnverkehrsordnung in Aussicht genommen.*)

Von den Aenderungen ist besonders zu erwähnen:

1. Die Verkehrsordnung ist fortan kraft Reichsgesetzes rechtswirksam (§§ 454, 472). Verletzungen der Verkehrsordnung begründen daher die Revision (§ 549 der neuen Civilprozessordnung vom 20. Mai 1898), auch ist ein Irrthum über die Bestimmungen der Verkehrsordnung als Rechtsirrthum unerheblich.
2. Auch die Beförderung von Personen auf den Eisenbahnen ist in den Kreis der durch das Handelsgesetzbuch geregelten Rechtsgeschäfte einbezogen.
3. Der Begriff der Kleinbahn ist reichsgesetzlich (§ 473 des Handelsgesetzbuches) dahin bestimmt, dass darunter eine Bahnunternehmung zu verstehen ist, welche nicht kraft Gesetzes der Eisenbahnverkehrsordnung unterliegt (vergl. Art. 112 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch und § 871 der neuen Civilprozessordnung). Während die Eisenbahn die Uebernahme von Gütern zur Beförderung nach einer für den Güterverkehr eingerichteten Station innerhalb des Deutschen Reiches nicht verweigern darf, braucht die Kleinbahn nur Güter zur Beförderung auf ihrer Bahnstrecke zu übernehmen (§§ 453, 473 der Handelsgesetzbuches). Wo im Handelsgesetzbuch auf die Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung verwiesen ist, treten an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der Kleinbahn.
4. Nach § 457 des Handelsgesetzbuches ist bei Verlust des Gutes auch im Inlandsverkehre (für den internationalen Verkehr vergl. Art. 34 des Internationalen Uebereinkommens

*) Diese Neuausgabe ist inzwischen bekanntlich erfolgt. Vergl. den Leitaufsatz in Nr. 84 und 85 d. Ztg.

über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890) der Werth zu ersetzen, welchen Güter derselben Art und Beschaffenheit am Orte der Absendung in dem Zeitpunkte der Annahme zur Beförderung hatten (nach § 80 der Verkehrsordnung war der Ort der Ablieferung entscheidend).

5. Die Frist für die Geltendmachung von Ansprüchen wegen Beschädigung oder Minderung beträgt nach § 464 des Handelsgesetzbuches nur noch eine Woche (früher vier Wochen, § 90 Nr. 4 der Verkehrsordnung; vergl. Art. 44 des Internationalen Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890).

II. Abgesehen von diesen handelsrechtlichen Bestimmungen sind für den Verkehr insbesondere auch die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über den Werkvertrag (§§ 631—651) und über den Fund (§§ 978—982) von Bedeutung.

1. Als Werkverträge im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches müssen die Vereinbarungen der Eisenbahnverwaltungen mit Rollfuhrunternehmern gelten. Beim Abschluss derartiger Vereinbarungen sind daher die gesetzlichen Vorschriften über den Werkvertrag genau zu beachten. Insbesondere wird in jene Vereinbarungen die Bestimmung aufzunehmen sein, dass der Rollfuhrunternehmer nicht befugt ist, die von ihm versprochenen Dienstleistungen auf andere zu übertragen, sondern selbst oder durch seine Leute leisten muss (wozu ihn das Bürgerliche Gesetzbuch nicht verpflichtet). Mit Rücksicht auf die beschränkte Haftpflicht der Frachtführer — im Gegensatze zur Eisenbahn — (§ 429 des Handelsgesetzbuches) empfiehlt es sich, vorzuschreiben, dass die Rollfuhrunternehmer für sich und ihre Leute der Eisenbahnverwaltung gegenüber in demselben Umfange haften, wie diese selbst.

2. Für die Behandlung der Fundsachen sind in Zukunft nicht mehr die Bestimmungen des § 38 der Verkehrsordnung entscheidend, sondern die Vorschriften der §§ 978 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches. Mit Rücksicht hierauf ist die Fundordnung vom 6. März 1895 entsprechend geändert worden (E.-V.-Bl. S. 273).

Wir bemerken hierzu erläuternd, dass das Bürgerliche Gesetzbuch in den angezogenen Paragraphen den Fall des Fundes in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehre dienenden Verkehrsanstalt besonders behandelt. Ein weiteres Eingehen auf die Einzelheiten würde hier zu weit führen.

Auch die Bedingungen betreffs Gewährung von Frachtstundungen haben durch die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches in den §§ 232 ff. über die Sicherheitsleistung Abänderungen erfahren.

In Bezug auf die Rechtsverhältnisse aus dem Betriebe der Eisenbahnen macht die Ministerialverfügung darauf aufmerksam, dass das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch verschiedentlich abgeändert worden ist. Diese Aenderungen beziehen sich auf §§ 3, 7, 8 und 9 des Haftpflichtgesetzes, die durch neue Vorschriften ersetzt sind, wodurch auch in § 5 eine Aenderung des Wortlautes erforderlich wurde. Weiter heisst es:

Gegenüber den §§ 906, 907 und 1004 des Bürgerlichen Gesetzbuches, betreffend die nachbarrechtlichen Einwirkungen durch Dämpfe, Rauch usw. (Immissionen) und gefährdende Anlagen auf den Nachbargrundstücken, bleiben die öffentlichrechtlichen Normen des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 in Kraft, deren Anordnung, dass dem Unternehmer diejenigen Auflagen zu machen sind, welche für die benachbarten Grundstücke zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden, die Voraussetzung zu Grunde liegt, dass die benachbarten Grundstückseigenthümer auf Beseitigung oder Unterlassung von Beeinträchtigungen oder auf Einstellung des Betriebes nicht klagen können. Die Genehmigung einer Eisenbahnanlage ist im übrigen eine polizeiliche Verfügung im Sinne des Gesetzes vom 11. Mai 1842, gegen welche der Rechtsweg ausgeschlossen ist. (Erkenntniss des Reichsgerichts vom 13. Juli 1889, „Archiv für Eisenbahnwesen“ S. 914.)

Die Verfügung wendet sich nun zu den Rechtsverhältnissen aus dem Grunderwerb der Eisenbahnen; wir lassen sie hier ihrem Wortlaut nach unter Weglassung der lediglich den inneren Dienst der preussischen Staatseisenbahnverwaltung betreffenden Stellen folgen:

**1. Vereinbarungen über den Erwerb des Besitzes bedürfen nach dem Bürgerlichen Gesetzbuche keiner besonderen Form (§ 854); die Ertheilung der Bauerlaubniss kann daher, wie bisher, so auch in Zukunft, durch schriftliche Form erfolgen.**

2. Verträge zur Uebertragung des Eigenthums an einem Grundstücke (Grunderwerbsverträge) bedürfen nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch der gerichtlichen oder notariellen Beurkundung (§ 313). Dieser Satz erleidet für den Grunderwerb der Eisenbahnen folgende Ausnahmen:

a) Nach Art. 109, 3 des Einführungsgesetzes bleiben die bestehenden landesgesetzlichen Vorschriften über das Enteignungsrecht in Kraft, auch können neue landesgesetzliche Vorschriften erlassen werden. Demgemäss bestimmt Art. 12 § 1 Abs. 2 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, dass für die in den §§ 16, 17 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 bezeichneten Verträge, das sind die Grunderwerbsverträge, welche zur Ausführung eines gemäss § 15 des Enteignungsgesetzes vorläufig festgestellten Planes abgeschlossen werden, die schriftliche Form genügt.

b) Gemäss Art. 142 des Einführungsgesetzes bestimmt Art. 12 § 2 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, dass für die Beurkundung des Grunderwerbsvertrages über ein in Preussen liegendes Grundstück, bei welchem einer der Vertragschliessenden durch eine öffentliche Behörde vertreten wird, ausser den Gerichten und Notaren auch der Beamte zuständig ist, welcher von dem Vorstande der zur Vertretung berufenen oder von der vorgesetzten Behörde bestimmt ist. Der Beamte, welcher eine solche Beurkundung vornimmt, hat die im § 4 des Art. 12 vorgeschriebenen gesetzlichen Bestimmungen genau zu beachten.

3. Um dem häufig beklagten Uebelstande, dass die Vertheilung und Auszahlung der nach § 37 Abs. 1 Nr. 3 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 hinterlegten Entschädigungssummen grossen Schwierigkeiten begegnet und oft bedeutende Verzögerungen erfährt, abzuhelfen, wird in den Art. 35—41 des Ausführungsgesetzes zum Reichsgesetz über die Zwangsversteigerung und die Zwangsverwaltung neben dem Vermittelungsverfahren der Auseinandersetzungsbehörden (§ 49 des Enteignungsgesetzes) in der ganzen Monarchie ein gerichtliches Vertheilungsverfahren nach Maassgabe des Verfahrens für die Vertheilung des Erlöses im Falle der Zwangsversteigerung eingeführt. Die Realberechtigten sind in geeigneten Fällen auf diese Gesetzesvorschriften hinzuweisen.

4. Die bestehenden Vorschriften über die Ertheilung von Unschädlichkeitszeugnissen bleiben in Kraft. Jedoch sind für den Fall, dass die Belastung, von der ein Theil eines Grundstückes befreit werden soll, noch auf anderen Grundstücken desselben Eigenthümers haftet, neue Bestimmungen getroffen worden (Art. 120, Abs. 1 des Einführungsgesetzes; Art. 19 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch).

5. Nach Art. 7 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch (vergl. Art. 86, 88 des Einführungsgesetzes) bedürfen juristische Personen, die in Preussen ihren Sitz haben, zum Erwerb von Grundstücken im Werthe von mehr als 5000 *M.* der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde. Dies gilt nicht für juristische Personen, deren Rechtsfähigkeit auf einem neben dem Bürgerlichen Gesetzbuch bestehenden Reichsgesetz beruht (z. B. Aktiengesellschaften). Juristische Personen, die in einem anderen Bundesstaat ihren Sitz haben, bedürfen zum Erwerbe von Grundstücken im Werthe von mehr als 5000 *M.* der Genehmigung des Königs oder der durch königliche Verordnung bestimmten Behörde. Der gleichen Genehmigung bedürfen ausländische juristische Personen zum Erwerbe von Grundstücken ohne Rücksicht auf den Werth. Hierzu wird bemerkt, dass in der Verleihung des Enteignungsrechtes auch künftig zugleich die Genehmigung zum freihändigen Erwerb der für die Zwecke des Unternehmens erforderlichen Grundstücke zu finden ist (vergl. die Begründung zu dem Entwurf eines Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch zu Art. 7).

6. Auf die neuen Bestimmungen des materiellen Grundbuchrechts, das im zweiten Abschnitt des dritten Buches des Bürgerlichen Gesetzbuches, und des formellen Grundbuchrechts, das in der Grundbuchordnung vom 24. März 1897, in dem Ausführungsgesetz zur Grundbuchordnung und in der demnächst ergehenden Allerhöchsten Verordnung geregelt ist, wird mit Rücksicht auf den Erwerb und die Verwaltung der eisenbahnfiskalischen Rechte an Grundstücken besonders hingewiesen.

Zu beachten ist namentlich die grundlegende Bestimmung des § 873 B. G.-B., dass zur Uebertragung des Eigenthumes an einem Grundstück, zur Belastung eines Grundstücks mit einem Recht sowie zur Uebertragung oder Belastung eines solchen Rechts die Einigung des Berechtigten und des anderen Theiles über den Eintritt der Rechtsänderung und die Eintragung der Rechtsänderung in das Grundbuch erforderlich ist. Es bedürfen daher in Zukunft — abweichend vom bisherigen Recht — auch Vorkaufsrechte und Grunddienstbarkeiten der Eintragung in das Grundbuch. Dies gilt indessen nicht für das gesetzliche Vorkaufsrecht des § 57 des Enteignungsgesetzes (Art. 22, Satz 1 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch). Ferner

bleiben bereits bestehende Grunddienstbarkeiten auch künftig ohne Eintragung wirksam (Art. 187 des Einführungsgesetzes). Miethe und Pacht sind nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch nicht dingliche, sondern — unbeschadet des Satzes „Kauf bricht nicht Miethe" §§ 571—579 B. G.-B. — rein obligatorische Schuldverhältnisse.

Die zur Uebertragung des Eigenthumes an einem Grundstück nach § 873 erforderliche Einigung des Veräusserers und des Erwerbers (Auflassung) muss bei gleichzeitiger Anwesenheit beider Theile vor dem Grundbuchamt (Amtsgericht, Art. 1 des Ausführungsgesetzes zur Grundbuchordnung) erklärt werden. Im bisherigen Geltungsbereiche des rheinischen Rechts kann die Auflassung auch vor einem anderen preussischen Amtsgericht oder vor einem preussischen Notar erfolgen (Art. 26 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch).

Mit Bezug auf die Anträge und Ersuchen um Eintragungen vergleiche §§ 13, 29, 39 der Grundbuchordnung, § 33 des Enteignungsgesetzes, § 415 der neuen Civilprozessordnung.

Ueber Rechtsverhältnisse im Kassenwesen der Eisenbahnen enthält die Verfügung folgendes:

1. Die Ausserkurssetzung von Schuldverschreibungen auf den Inhaber findet nach dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht mehr statt; vorher erfolgte Ausserkurssetzungen verlieren ihre Wirkung (Art. 176 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch; vergl. Art. 102 daselbst, § 1019 der neuen Civilprozessordnung, Art. 18 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch).

2. Entsprechend dem bisherigen Recht sind Zahlungen aus öffentlichen Kassen an der Kasse in Empfang zu nehmen (Einführungsgesetz Art. 92, Ausführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch Art. 11). Dass Zahlungen, welche der Fiskus zu empfangen hat, an die zuständige Kasse zu entrichten sind, entspricht der allgemeinen Rechtsregel (§ 270 B. G.-B.).

3. Nach § 395 B. G.-B. sind Aufrechnungen gegen staatliche Forderungen nur zulässig, wenn die Leistung an dieselbe Kasse zu erfolgen hat, aus der die Forderung des Aufrechnenden zu berichtigen ist.

4. Die Bestimmungen der §§ 93—96 A. L.-R. I, 16, nach welchen die Beglaubigung der Handzeichen schreibensunkundiger Personen unter Quittungen durch einen oder zwei anwesende Zeugen erfolgen kann, sind durch das Bürgerliche Gesetzbuch beseitigt. Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (§§ 368, 126) muss die Beglaubigung des Handzeichens gerichtlich oder notariell sein. Ueber das Verfahren, welches bei Entgegennahme von Quittungen künftig zu beobachten ist, ergeht eine besondere Anordnung.

In einem letzten Abschnitt wendet sich die Ministerialverfügung zu den Rechtsverhältnissen allgemeiner Art. Von allgemeinem Interesse sind folgende Bemerkungen:

1. Wo im neuen Recht durch Gesetz schriftliche Form vorgeschrieben ist, — z. B. im § 566 B. G.-B. — darf ein Vertrag nicht mehr durch Briefwechsel abgeschlossen werden. Vielmehr muss die Unterzeichnung der Parteien auf derselben Urkunde erfolgen, falls nicht über den Vertrag mehrere gleichlautende Urkunden aufgenommen werden und jede Partei die für die andere Partei bestimmte Urkunde unterzeichnet (§ 126, vergl. auch § 127).

2. Mit Rücksicht auf §§ 232 ff. B. G.-B. haben die allgemeinen Vertragsbedingungen, soweit sie hier umgearbeitet sind, einheitliche Bestimmungen über Sicherheitsleistung erhalten. Es empfiehlt sich, diese Bestimmungen mit den etwa nothwendigen Ergänzungen auch in alle anderen Verträge, bei denen die Leistung einer Sicherheit in Frage kommt, aufzunehmen.

3. Die Höhe der gesetzlichen Zinsen ist durch § 246 B. G.-B. auf 4 % bestimmt. An die Stelle der Verzinsung einer Schuld mit mehr als 4 % tritt die Verzinsung mit 4 % auch dann, wenn die Verzinsung schon vor dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuches begonnen hat (Art. 10 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch).

4. Nach § 343 B. G.-B. kann eine verwirkte unverhältnissmässig hohe Vertragsstrafe auf Antrag des Schuldners durch Urtheil auf einen angemessenen Betrag herabgesetzt werden. Die Vertragsstrafen sind daher von vornherein so zu bemessen, dass sie die Grenzen des Schutzes berechtigter Verwaltungsinteressen nicht überschreiten.

5. Nach §§ 372, 374 B. G.-B. kann der Schuldner Geld, Werthpapiere und sonstige Urkunden sowie Kostbarkeiten bei der Hinterlegungsstelle des Leistungsortes hinterlegen, wenn der Gläubiger im Verzuge der Annahme ist oder wenn der Schuldner aus einem anderen in der Person des Gläubigers liegenden Grunde oder infolge einer nicht auf Fahrlässigkeit beruhenden Ungewissheit über die Person des Gläubigers seine Verbindlichkeit nicht oder nicht mit Sicherheit erfüllen kann. Ueber die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Hinterlegungsstellen sowie — mit gewissen Einschränkungen — über das Verfahren bei der Hinterlegung entscheiden die Landesgesetze (Art. 144, 145 des Einführungsgesetzes). Die Hinterlegungsordnung vom 14. März 1879 (G.-S. S. 249) hat durch Art. 84 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch verschiedene Aenderungen und Ergänzungen erfahren, insbesondere sind für andere als die im § 1 der Hinterlegungsordnung bezeichneten Werthpapiere und Urkunden die Amtsgerichte als Hinterlegungsstellen bestimmt worden.

6. In betreff der einzelnen Schuldverhältnisse des Bürgerlichen Gesetzbuches wird besonders auf die neuen Bestimmungen über den Kauf (§§ 433 ff.), die Miethe und Pacht (§§ 535 ff.), den Dienstvertrag (§§ 611 ff., vergl. oben unter A. II) und den Werkvertrag (§§ 631 ff., vergl. oben unter B. II) verwiesen. Nach § 651 finden auf einen Vertrag, durch den sich ein Unternehmer verpflichtet, ein Werk aus einem von ihm zu beschaffenden Stoffe herzustellen (Werklieferungsvertrag), die Vorschriften über den Kauf Anwendung; sofern es sich aber um eine nicht vertretbare Sache handelt, treten an die Stelle der §§ 433, 446 Abs. 1 Satz 1, 447, 459, 460, 462—464, 477—479 die Vorschriften über den Werkvertrag mit Ausnahme der §§ 647, 648.

Wegen eines vertretbaren Mangels der Sache hat der Käufer nur das Recht auf Wandelung oder Minderung und im Fall des Fehlens zugesicherter Eigenschaften daneben noch das Recht auf Schadensersatz wegen Nichterfüllung (§§ 462, 463). Es empfiehlt sich, bei Werklieferungsverträgen das Recht auf Schadensersatz in allen Fällen eines vertretbaren Mangels, ausserdem daneben das Recht auf Beseitigung fehlerhafter Eigenschaften ausdrücklich auszubedingen. Die allgemeinen Vertragsbedingungen über Ausführung von Leistungen und Lieferungen, Bauten, Hochbauten und Erdarbeiten sind entsprechend geändert worden.

7. Nach § 836 B. G.-B. hat der Besitzer eines Grundstückes den aus dem Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen mit dem Grundstück verbundenen Werkes oder aus der Ablösung von Theilen des Gebäudes oder des Werkes entstehenden Schaden zu ersetzen, sofern der Einsturz oder die Ablösung die Folge fehlerhafter Einrichtung oder mangelhafter Unterhaltung ist. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Besitzer zum Zwecke der Abwendung der Gefahr die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. — Gleiches gilt unter gewissen Umständen für den früheren Besitzer, für den Besitzer eines Gebäudes oder Werkes auf einem fremden Grundstück und für den Unterhaltungspflichtigen (§§ 836 Abs. 2, 837, 838).

8. In Bezug auf das sogenannte Nachbarrecht ist zu beachten, dass neben den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches (§§ 906 ff.) die landesgesetzlichen Vorschriften in Kraft bleiben, welche das Eigenthum an Grundstücken zu Gunsten der Nachbarn noch anderen als den im Bürgerlichen Gesetzbuch bestimmten Beschränkungen unterwerfen (Fenster- und Lichtrecht, Erhöhung von Grund und Boden, Anlage von Zäunen usw., Art. 124 des Einführungsgesetzes).

9. Die landesgesetzlichen Vorschriften, welche dem Wasserrecht angehören, bleiben unberührt (Art. 65 des Einführungsgesetzes).

10. Die besonderen Vorschriften des Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, vom 19. August 1895 (G.-S. S. 499) bleiben sämmtlich auf Grund reichsgesetzlicher Vorbehalte unberührt; an die Stelle der in Bezug genommenen Vorschriften des bisherigen Rechts treten die entsprechenden neuen reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften (Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch Art. 4, 112; Grundbuchordnung §§ 82 Abs. 2, 83; Einführungsgesetz zum Gesetze über die Zwangsversteigerung Art. 1 Abs. 2, Art. 2 Abs. 1; neue Civilprozessordnung § 871; Ausführungsgesetz zur Grundbuchordnung Art. 32 usw.).

Nur eine Bestimmung des Gesetzes vom 19. August 1895 bedurfte der ausdrücklichen Aenderung. § 25 Abs. 3 Satz 2 verweist nämlich bezüglich der Zinsscheine von Theilschuldverschreibungen auf eine in der alten Grundbuchordnung (§ 96) für Zinsquittungsscheine gegebene Vorschrift, während das neue Reichsgesetz Zinsquittungsscheine nicht kennt. Art. 30 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch ersetzt daher die Verweisung auf den § 96 durch Vorschriften, die dessen Inhalt wiedergeben.

Ausführlich gewürdigt werden die Einwirkungen der neuen Gesetzgebung auf das Gesetz vom 19. August 1895 in der Begründung zum Ausführungsgesetz zur Grundbuchordnung Art. 30.

11. Die Bestimmungen des Reichsgesetzes vom 3. Mai 1886 (R.-G.-Bl. S. 131) über die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln und des Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 23 Abs. 4 und 5)

über die Unpfändbarkeit des rollenden Materials und der Forderungen aus dem (Güter-)Transportvertrage der Eisenbahnen bleiben auch im neuen Recht bestehen, da nach dem in Kraft gebliebenen § 13 des Einführungsgesetzes zur Civilprozessordnung vom 30. Januar 1877 (vergl. Art. II des neuen Einführungsgesetzes zur Civilprozessordnung vom 17. Mai 1898) die prozessrechtlichen Vorschriften der Reichsgesetze durch die Civilprozessordnung nicht berührt werden.

12. Schliesslich sei noch darauf hingewiesen, dass die Artikel 89 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch, 8 des Ausführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch, 144 des Ausführungsgesetzes zum Gesetz über die freiwillige Gerichtsbarkeit und 33 des Ausführungsgesetzes zur Grundbuchordnung die ausser Kraft tretenden landesgesetzlichen Vorschriften näher bezeichnen. Jedoch ist zu beachten, dass die Vorschriften des Allgemeinen Landrechts in Kraft bleiben, soweit sie sich auf öffentliches Recht beziehen (Art. 89 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch).

Hiermit schliesst der Erlass, den wir fast durchweg wörtlich mitgetheilt haben, da sein Inhalt wohl geeignet ist, auf den weiten und gewundenen Pfaden durch die 2385 Paragraphen des Bürgerlichen Gesetzbuches dem Eisenbahnmann als ein willkommener und zuverlässiger Wegweiser zu dienen, der auf die oft schwer erkennbaren Unterschiede des neuen und des alten Rechts, soweit es auf das Eisenbahnwesen Anwendung findet, aufmerksam macht. So schwierig und mühevoll gewiss die Ausarbeitung dieses Erlasses war, die nur bei sehr gründlicher Kenntniss des alten und des neuen Rechts gelingen konnte, so sehr verdient sie den Dank aller, die im Drange der täglichen Berufsgeschäfte gezwungen sind, sich in den behandelten oft recht verwickelten Fragen zurechtzufinden.

---

# Ueber afrikanische Verkehrsverhältnisse.

Von **Schwabe**, Geheimer Regierungsrath a. D.

Für die wirthschaftliche Entwickelung unserer afrikanischen Kolonien, insbesondere für die Hebung ihrer Ein- und Ausfuhr, welche im Jahre 1897 im ganzen 33 000 000 ℳ betrug, ist die Verbilligung der Personen- und Güterbeförderung für den Verkehr mit dem Mutterlande von hervorragender Bedeutung. Ungeachtet aller darauf gerichteten Bestrebungen besitzen wir jedoch nur wenige und noch dazu unzuverlässige Angaben über die wirklich zur Erhebung kommenden Sätze, weil amtliche Mittheilungen darüber fehlen. In nachstehendem ist daher der Versuch gemacht worden, das zerstreute Material zu sammeln und eine vergleichende Zusammenstellung desselben in Verbindung mit den Sätzen der preussischen Staatsbahnen sowie der Uganda- und Kongobahn zu geben.

Kosten der Personenbeförderung für 1 Personenkm.

| Bahnverwaltungen | Wagenklasse I. (Pfennig) | II. | III. | IV. | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| Preussische Staatsbahnen . . . . | 8 | 6 | 4 | 2 | |
| Südwestafrikanische Eisenbahn Swakopmund - Jakalswater . . . . . | — | — | 10 | — | (nur eine Wagenklasse) Mit der Pferdekarre kostet die Beförderung von Swakopmund bis Windhoek auf 360 km Entfernung 120 ℳ oder 33,33 ₰ für 1 Personenkilometer. |
| Usambarabahn . . | — | 27 | 13,4 | — | |
| Ugandabahn . . . | 32,5 | 16,9 | — | 2,7 | |
| Kongobahn . . . | 100 | — | 10 | — | Der Satz in der III. Kl. wird auf die Hälfte ermässigt, wenn 30 oder mehr Eingeborene im Dienste eines Herrn fahren. |

Was die vorstehend angegebenen **Einheitssätze für die Personenbeförderung** betrifft, so zeigen diese eine ausserordentliche Verschiedenheit, für welche eine Begründung kaum aufzufinden ist. Den niedrigsten Einheitssatz von 10 ₰ für 1 km hat die deutsch-südwestafrikanische Eisenbahn, welche nur eine, unserer III. Klasse gleichzustellende Wagengattung führt. Die Sätze der Usambara- und Uganda-Eisenbahn sind in den beiden oberen Klassen nahezu übereinstimmend, während die Kongobahn den ungeheuerlichen Satz von 100 ₰ für 1 Personenkm in der I. Klasse erhebt, ein Satz,

Kosten der Güterbeförderung für 1 tkm.

| Verkehrsmittel | Einheitssatz für 1 tkm in Pfennig | Bemerkungen | Transportweite in Kilometern |
|---|---|---|---|
| Preussische Staatsbahnen (Stückgut) | 11 | ausschliesslich einer mit 1 ℳ beginnenden und mit der Entfernung wachsenden Abfertigungsgebühr | — |
| Träger in Ostafrika (die Tragelasten haben ein Gewicht von höchstens 30 kg) . . . . . | 230 | für die Strecke Dar-es-Salâm-Tanganyikasee . . . . . . . | 1 445 |
| Träger in Togo . . | 167 | für die Strecke Lome-Misahöhe . . . . | etwa 130 |
| Usambarabahn Tanga-Muhesa . | 48 | Stückgut . . . . . | 43 |
| | 41 | Wagenladungen . . | |
| Ochsenwagen mit 2,5—3,0 t Ladegew. (Südwestafrika) . | 88—114 | für Swakopmund-Windhoek . . . | 360 |
| | 120—150 | „ Swakopmund-Otyimbingwe . . | 184 |
| | 155 | „ Lüderitzbucht-Gubub . . . . | 100 |
| Südwestafrikanische Eisenbahn Swakopmund - Jakalswater . . . . . | 50 | „ Einfuhrgüter . . | 96 |
| | 20 | „ Ausfuhrgüter . . (für Wagenladungen weitere Ermässigungen) | — |
| Kongobahn . . . | 200 | für Einfuhrgüter . . | 399 |
| | 100 | „ Salz . . . . . . | — |
| | | Für die Einfuhr von Dampfmaschinen, landwirthschaftlichen Geräthen und gewerblichen Werkzeugen werden ermässigte Sätze gewährt. | |
| | | Ausfuhr: | |
| | 200 | Elfenbein . . . . . | |
| | 20 | Palmkerne und Bauholz | — |
| | 54 | Tabak . . . . . . | — |
| | 56 | Kaffee . . . . . . | — |
| | 86 | Kautschuk . . . . . | — |
| | | Abgesehen vom Elfenbein wird bei Ausfuhrgütern im allgemeinen für 1 tkm erhoben 15 ₰ zuzüglich 10 % des Werthes, den das beförderte Gut in Europa hat. | |

der auch durch die Gewährung von 100 kg Freigewicht nicht annehmbarer gemacht wird. Aehnliche Verschiedenheiten zeigen sich bei den Einheitssätzen für die Güterbeförderung. Während die Sätze für Einfuhrgüter bei der Usambarabahn und der Bahn Swakopmund-Jakalswater nahezu übereinstimmen, besonders, wenn berücksichtigt wird, dass bei ersterer die Frachtbeträge nach dem sehr schwankenden Rupienkurse erhoben werden, stehen auch hier wieder die Sätze der Kongobahn an der Spitze und zeigen nahezu die gleiche Höhe wie die Trägerlöhne von Dar-es-Salâm nach dem Tanganyikasee — wohl die theuerste Güterbeförderung, die bisher vorgekommen ist. Für die Ausfuhr hat die Kongobahn allerdings wesentlich ermässigte Sätze, die für Palmkerne und Bauholz sogar auf den Ausfuhrtarif der Bahn Swakopmund-Jakalswater von 20 ₰ für 1 km herabgehen.

Im allgemeinen gilt zwar der Grundsatz, dass hohe Tarife auf die Entwickelung des Verkehres nachtheilig einwirken. Die Kongobahn scheint von dieser Regel jedoch eine Ausnahme zu machen. Ungeachtet der hohen Anlagekosten von rund 130 000 ℳ für 1 km Bahn von 0,75 m Spurweite hat die Kongobahn bisher eine überraschend günstige Rentabilität gezeigt.

Im ersten Betriebsjahre, in welchem nur etwa 2/3 der Bahn der öffentlichen Benutzung übergeben war, betrugen die Einnahmen

| | | |
|---|---|---|
| aus der Personenbeförderung . . . . | 438 013,75 | Frcs. |
| „ „ Gepäckbeförderung . . . . . | 142 485,70 | „ |
| „ „ Güterbeförderung . . . . . | 4 626 232,67 | „ |
| „ Verschiedenem . . . . . . . . . | 97 958,80 | „ |
| zusammen | 5 304 690,92 | Frcs. |
| hierzu an Selbstkosten für Baugut . . | 3 513 372,26 | „ |
| mithin im ganzen | 8 818 063,18 | Frcs. |
| Die Ausgaben betragen . . . . . . | 5 004 981,12 | Frcs., |
| so dass einschliesslich des Vortrages aus dem Vorjahre ein Reingewinn verblieb von . . . . . . . . . | 3 899 543,08 | Frcs. |

welcher eine durchschnittliche Dividende von 3,88 % für das ursprüngliche Aktienkapital von 25 000 000 Frcs. gestattete.

Für das Betriebsjahr 1898/99, das erste, in dem von Anfang an die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung im öffentlichen Verkehre stand, hat sich ein verfügbarer Ueberschuss von rund 1 000 000 Francs mehr als im Vorjahre ergeben. Dieser Ueberschuss wird wieder die Auszahlung eines grossen Theiles der noch rückständigen Aktiendividenden ermöglichen, so dass aller Voraussicht nach schon aus den Ergebnissen des Jahres 1899/1900 der ganze Rückstand beseitigt werden kann. Es scheint demnach, dass die Kongobahn nicht nur für die Erschliessung des gewaltigen, vom Kongo und seinen Nebenflüssen beherrschten Gebietes von grösster Bedeutung sein, sondern auch ihren Erbauern finanzielle Früchte tragen wird. Wie bedeutend die Aus- und Einfuhr des Kongostaates ist und welchen hervorragenden Antheil daran Belgien nimmt, zeigt folgende Zusammenstellung:

| | 1897 Francs | 1898 Francs |
|---|---|---|
| Werth der Gesammtausfuhr . . | 17 457 090 | 25 396 706 |
| „ „ Gesammteinfuhr . . | 23 427 197 | 25 185 138 |

Hauptausfuhrartikel:

| | 1897 Francs | 1898 Francs |
|---|---|---|
| Kautschuk . . . . . | 8 926 890 | 16 846 260 |
| Elfenbein . . . . . | 6 004 180 | 6 013 460 |
| Palmnüsse . . . . . | 1 200 221 | 1 513 787 |
| Palmöl . . . . . . . | 694 132 | 773 466 |

Es betrug der Handel im Kongostaate:

| nach bezw. von | Ausfuhr 1897 | Ausfuhr 1898 | Einfuhr 1897 | Einfuhr 1898 |
|---|---|---|---|---|
| | Francs | | | |
| Belgien . . . . . . . . | 12 882 901 | 20 187 117 | 16 309 944 | 15 658 123 |
| Niederlande . . . . . . | 2 348 097 | 3 037 342 | 1 683 677 | 2 136 576 |
| Grossbritannien . . . . | 339 840 | 318 450 | 2 847 870 | 3 756 057 |
| Deutschland . . . . . . | 113 849 | 118 044 | 1 238 332 | 1 695 005 |

Deutschland empfängt hauptsächlich Palmnüsse, Palmöl und Kolanüsse, während es nach dem Kongo vor allem Branntwein und Bier, Pulver und Gewehre, Konserven, Kleider und Wäsche, gefärbte und bedruckte Baumwollenwaaren und Tauschartikel ausführt.

Ausser den Kosten für die Personen- und Güterbeförderung in den Kolonien kommen die in nachstehender Zusammenstellung angegebenen, aus dem „Kolonial-Handels-Adressbuche“ für 1899 entnommenen Personen- und Frachttarife der Seeschifffahrt wesentlich in Betracht.

Auszug aus den Personen- und Frachttarifen der Deutsch-Ostafrikalinie.

Personentarif von Hamburg, Rotterdam, Antwerpen nach Tanga, Dar-es-Salâm

| Klasse | ℳ |
|---|---|
| I. Klasse | 800 ℳ |
| II. „ | 550 „ |
| III. „ | 500 „ |

Frachttarif für 1 cbm oder 1000 kg nach Wahl der Rhederei.
Von Hamburg, Bremen, Antwerpen nach

| Tanga, Dar-es-Salâm | ℳ | Saadani, Pangani, Kilwa, Mikindani | ℳ |
|---|---|---|---|
| Bauholz, Baumaterial, Schienen, Kohlen usw. . . . . . . . . . . . . . | 30 | Bauholz, Baumaterial, Schienen, Kohlen usw. . . . . . . . . . . . . . | 40 |
| Materialwaaren, Maschinentheile, Wasser, Wein | 40 | Materialwaaren, Maschinentheile, Wasser, Wein | 50 |
| Baumwollenwaaren, Bücher, Cigarren usw. | 50 | Baumwollenwaaren, Bücher, Cigarren usw. | 60 |

Bemerkung. Die Landungsspesen betragen für alle Güter für 1 cbm oder 1000 kg 5—7 ℳ.

Auszug aus den Personen- und Frachttarifen der Deutsch-Westafrikalinien.

Personentarif

| | ℳ |
|---|---|
| Von Hamburg nach Togo | |
| I. Klasse | 525 ℳ |
| II. „ | 350 „ |
| Von Hamburg nach Kamerun | |
| I. Klasse | 600 ℳ |
| II. „ | 450 „ |
| Von Hamburg nach Swakopmund, Lüderitzbucht und Walfischbay | |
| I. Klasse | 700 ℳ |
| II. „ | 500 „ |
| Zwischendeck | 300 „ |

Frachttarife für 1 cbm oder 1000 kg nach Wahl der Rhederei

Von Hamburg

| nach Togo und Kamerun | ℳ | nach Deutsch-Südwestafrika | ℳ |
|---|---|---|---|
| Bauholz . . . . . . . . . . . . | 22,50 | Bauholz . . . . . . . . . . . . | 30 |
| Cement, Eisen, Kohlen . . . . . . | 25 | Cement, Eisen, Kohlen . . . . . . | 30 |
| Maschinen, Mobilien, Spirituosen . . | 30 | Maschinen, Mobilien, Spirituosen . . | 40 |
| Baumwollenwaaren sowie alle nicht genannten Güter, soweit Maassgut | 40 | Baumwollenwaaren sowie alle nicht genannten Güter, soweit Maassgut | 40 |
| falls Schwergut . . . . . . . | 44 | falls Schwergut . . . . . . . | 40 |

Bemerkung: Die Landungsgebühren betragen für alle Güter für 1 cbm oder 1000 kg 5 ℳ.

Eine Hauptrolle bei der Seefracht spielen die dazu zu rechnenden, sehr hohen Landungsspesen, welche bis zu 23 % der Seefracht betragen. Doch ist wohl zu erwarten, dass mit der fortschreitenden Verbesserung der Landungseinrichtungen, mit der Ausführung des Hafenbaues in Swakopmund usw. auch ermässigte Landungsspesen zur Einführung kommen werden. Eine wesentliche Erleichterung für den Verkehr mit dem deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiet ist durch Einrichtung des deutschen Ostafrikaverkehres über Hamburg eingetreten, da dieser Tarif Frachtsätze für den direkten Verkehr von Stationen deutscher Staats- und Privatbahnen nach den Hafenplätzen Mombassa, Tanga, Pangani, Saadani, Bagamoyo, Dar-es-Salâm, Kilwa, Lindi, Mikindani usw. enthält und voraussichtlich später auch auf wichtigere ostafrikanische Eisenbahnstationen wie z. B. Korogwe, den Endpunkt der verlängerten Usambarabahn, ausgedehnt werden wird.

Auch wird es wohl nur einer Anregung bedürfen, um für die westafrikanischen Schutzgebiete Togo, Kamerun und Südwestafrika, deren Gesammtausfuhr im Werthe von 5 979 082 ℳ die von Ostafrika mit 5 109 249 ℳ um 869 833 ℳ übersteigt, und deren Gesammteinfuhr von 12 222 171 ℳ gleichfalls die von Ostafrika mit 9 355 907 ℳ um 2 866 264 ℳ übersteigt, einen Tarif einzuführen, welcher direkte Frachtsätze von Stationen der deutschen Staats- und Privatbahnen nach den Hafenplätzen der westafrikanischen Schutzgebiete enthält.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Nachweisung über die in den Monaten Juli bis September d. J. vorgekommenen **Verspätungen auf den grösseren deutschen Eisenbahnen** (ausschliesslich der bayerischen) bei den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung ist folgendes zu entnehmen:

| | |
|---|---|
| Anzahl der in Vergleichung gezogenen Bahngebiete | 46 |
| deren Gesammtlänge Ende September d. J. | 41 321 km |
| davon zweigleisig | 15 479 „ |
| Befördert wurden: | |
| Schnellzüge | 91 621 |
| Personenzüge | 850 243 |
| gemischte Züge | 381 508 |

Geleistet wurden:

| | im ganzen | im Tagesdurchschnit | auf 1 km Betriebslänge im Vierteljahrsdurchschnitt |
|---|---|---|---|
| Zugkilometer | 59 210 878 | 643 597 | 1 433 |

Von den fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung haben sich verspätet:

| | im ganzen | gegen das Vorjahr |
|---|---|---|
| Züge | 15 025 | — 136 |
| und zwar durch: | | |
| Abwarten verspäteter Anschlusszüge | 9 173 | — 370 |
| Vorkommnisse bei den verspäteten Zügen selbst | 5 852 | + 234 |
| Von den Verspätungen der letzteren Art entfallen auf: | | |
| 1 000 000 Zugkm | 99 | ± 0 |
| Die Anzahl der versäumten Anschlüsse betrug | 6 694 | — 624 |

— **Zur Abwendung des Wagenmangels.** Wie seitens der Eisenbahndirektion zu Essen den Handelskammern des Reviers zur Kenntniss gebracht wird, haben die neuerdings angestellten Revisionen der Bahnhöfe in Bezug auf den Aufenthalt der Güterwagen in den Ladegleisen ergeben, dass die Ent- und Beladung der Wagen seitens der Empfänger bezw Versender nicht mit derjenigen Pünktlichkeit betrieben wird, welche nothwendig ist, um bei der gesteigerten Inanspruchnahme des Wagenparks die Anforderungen befriedigen zu können. Das einzige Zwangsmittel, welches bis jetzt den säumigen Verfrachtern gegenüber in Anwendung gebracht worden ist, nämlich die Erhebung des Wagenstandgeldes, hat sich als nicht ausreichend erwiesen. Bei dem geringen Betrage desselben lässt man lieber die Wagen tagelang stehen, als Hilfskräfte oder fremdes Fuhrwerk heranzuziehen. Diese Thatsache ist nach Ansicht der königlichen Eisenbahndirektion nicht zum mindesten Ursache des jetzt bestehenden Wagenmangels, unter dessen Folgen Handel und Industrie in hohem Maasse zu leiden haben. Unter Bezugnahme auf diese Mittheilung hat die Handelskammer an die Interessenten das Ersuchen gerichtet, den auf die thunlichste Beschleunigung des Wagenmangels abzielenden Bestrebungen der Eisenbahnverwaltung durch schleunigste Be- und Entladung der Wagen nach Möglichkeit entgegenzukommen. („Rh.-Westf. Ztg.“)

— **Neue Eisenbahnprojekte im Harz.** Kaum haben die jüngst angelegten Harzeisenbahnen mit dem Eintritt der Winterzeit ihre erste Betriebssaison hinter sich, schreibt die „B B.-Ztg.“, so werden auch schon wieder neue Linien im Harzgebiet projektirt. So hat sich als wünschenswerth herausgestellt, den Uebergang von der Harzquer- und Brockenbahn auf die Strecke Blankenburg-Tanne nicht erst auf letzterer Station, sondern direkt in Dreiannen-Hohne möglich zu machen. Zu diesem Zweck geht die Nordhausen-Wernigeroder-Eisenbahngesellschaft mit der Absicht um, Dreiannen-Hohne mit Elbingerode durch eine schmalspurige Zweigbahn zu verbinden. Den Unternehmern ist auch bereits die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten behördlicherseits ertheilt worden. Besondere Schwierigkeiten bietet diese Strecke nicht, da der Höhenunterschied zwischen den beiden zu verbindenden Orten nur rund 100 m beträgt und erhebliche Thaleinschnitte nicht zu überwinden sind. Die Herstellung dieser Linie dürfte dem Brockenverkehr noch einen beträchtlichen Zufluss zuführen, da einerseits Elbingerode eine besuchte Sommerfrische und ein verkehrsreicher touristischer Stützpunkt ist, andererseits der aus dem Bodethal kommende Verkehr sich in Zukunft direkt über Rübeland auf die Brockenbahn wenden kann. Weitere Bahnprojekte werden im südöstlichen Theile des Harzes erwogen. Dort handelt es sich darum, der von Gernrode über Mägdesprung, Lindenberg, Güntersberge und Stiege im Selkethal bis Hasselfelde hinaufsteigenden Bahn Anschluss an die anderen Hauptlinien zu verschaffen. Nach Süden hin wird derselbe von Lindenberg über Stolberg nach Rottleberode erstrebt. Da bereits eine Bahnverbindung zwischen letzterem Ort und der Station Bergakelbra an der Hauptbahn Nordhausen-Sangerhausen besteht, würde durch die Neuanlage ein direkter Uebergang aus dem vielbesuchten romantischen Selkethal zum Kyffhäuser hergestellt sein. Noch wichtiger für den Verkehr in dem genannten Thal aber ist eine Fortsetzung der vorhandenen Strecke über Hasselfelde hinaus, welche jenen Theil des Gebirges in erheblich nähere Verbindung mit dem Centralpunkt des Harzes, dem Brockenmassiv, bringen würde. Man hat daher ins Auge gefasst, von Hasselfelde aus eine neue Linie auf Tanne oder Sorge zu auszubauen, ein Projekt, welches den direkten Verkehr vom Selkethal zur Harzquerbahn und zur Südharzbahn vermitteln würde.

— Die durch die Hochwasserkatastrophe zerstörte Theilstrecke Berchtesgaden-Bischofswiesen der **Lokalbahn Reichenhall-Berchtesgaden** ist wieder fahrbar hergestellt und wurde der volle fahrplanmässige Betrieb am 5. d. Mts. wieder aufgenommen.

— Zwischen dem Verband reisender Kaufleute und den Wirthen Württembergs ist eine Zeitungsfehde über die **württembergischen Landeskarten** ausgebrochen, die sich in der „Post reisender Kaufleute“ und der „Deutschen Wirthszeitung“ abspielt. Letztere Zeitung brachte vor einiger Zeit die Auslassungen eines Gasthofbesitzers vom Lande, welcher mit Bezug auf die Verhandlungen über eine Eisenbahntarifreform in der württembergischen Abgeordnetenkammer den Vorschlag der Abschaffung der Landeskarten mit Freuden begrüsst und begründet, indem er namentlich auf den Schaden hinweist, der den Gasthofbesitzern vom Lande gerade von denjenigen erwuchs, welche eine energische Agitation für Beibehaltung der Landeskarten entfalteten, den Geschäftsreisenden. Dieser Artikel hat die

württembergischen Angehörigen des Verbandes reisender Kaufleute, wie die „Wirthszeitung" sagt, so verschnupft, dass sie in ihrem Organe sowohl als direkt in Zuschriften an die Redaktion der „Wirthszeitung" sektionsweise aufmarschiren und dem Artikelschreiber wie der Zeitung ihre Meinung sagen.

Die „Wirthszeitung" sagt, sie unterlasse es, auf die bei dem Streit mit unterlaufene Verunglimpfung des Wirthsstandes einzugehen, ihr Kollege habe die geplante Abschaffung der Landeskarten begrüsst und zur Begründung ausgeführt, dass die Gasthöfe, namentlich an kleineren Plätzen dadurch aufs empfindlichste geschädigt werden, dass die Landeskarten den Reisenden ermöglichen, jeweils ohne weitere Kosten grössere Plätze aufzusuchen, während sie früher da blieben wo sie waren. Die Wirthe wollen den Reisenden nicht bestreiten für Beibehaltung der Landeskarten einzutreten, sie können und wollen den Reisenden nicht vorschreiben, ob sie fortfahren oder dableiben dürfen oder sollen, aber mit dem gleichen Recht wie sie für die Beibehaltung der Landeskarten schreiben, erlauben sie — die Wirthe — sich für die Abschaffung der Landeskarten einzutreten und auf die grosse Schädigung hinzuweisen, welche die Landeskarten den Gasthofbesitzern auf dem Lande gebracht haben, denn dass die Schädigung vorhanden, sei einfach Thatsache.

Mitglieder des Verbandes reisender Kaufleute erwiderten hierauf ausführlich; sie sagen unter anderem, der Reisende, welcher in den Gasthäusern der kleinen Städte freundliche Aufnahme, ein gutes Bett und gute Verpflegung finde, kehre diesen für die Nacht nicht den Rücken, sondern sei froh, wenn er sich von den Strapazen des Tages ausruhen könne. Wie sehe es aber vielfach mit Betten, Verpflegung usw. in den Gasthöfen aus? Wenn die Gasthöfe über Sonntag weniger besucht seien wie früher, so sei es doch auch eine unleugbare Thatsache, dass man durch die Landeskarte viel häufiger die einzelnen Plätze besuche, was natürlich auch ein Verweilen im Gasthof mit sich bringe! Wenn man keine Landeskarte habe, unterlasse man manche Reise und suche die Angelegenheit schriftlich zu erledigen. Mit einer Landeskarte versehen, erledige man die Sache persönlich, man reise an den Platz, was wieder den Wirthen zu gute komme.

— **Stückgutbeförderung.** Im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen wird zur Beschleunigung der Stückgutbeförderung das früher von nur wenigen Hauptumladestationen (wie Chemnitz, Dresden-Friedrichstadt) besorgte Umladegeschäft nach und nach auf eine grössere Anzahl Knotenpunktstationen vertheilt. Zu diesem Zwecke sind in letzter Zeit Umladestellen in Werdau, Döbeln, Riesa, Gaschwitz und Engelsdorf hergestellt worden, von denen die Umladehallen in den beiden letztgenannten Stationen lediglich für den Verkehr aus Sachsen nach Preussen in Betracht kommen. Ausserdem soll allmählich eine Umgestaltung des Güterzugsfahrplanes und insbesondere eine Trennung nach Nah- und Fernverkehr durchgeführt werden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs- und Baurath Köhne, seither der kaiserlich deutschen Botschaft in St. Petersburg zugetheilt, ist als Mitglied an die Eisenbahndirektion in Danzig versetzt und der Eisenbahnbetriebskontrolör Morawe in Waldenburg i. Schl. zum Eisenbahnverkehrsinspektor unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Verkehrsinspektion daselbst ernannt worden.

Der Direktor von Majer bei dem württembergischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, ist behufs Uebernahme der Geschäfte des Vorstandes der Verwaltungsabtheilung zu der Generaldirektion der Staatseisenbahnen abgeordnet worden. Der seitherige Vorstand der Verwaltungsabtheilung Direktor von Schleicher hat die Geschäfte des Vorstandes der Betriebsabtheilung bei dieser Generaldirektion übernommen. Das juristische Mitglied der Generaldirektion Finanzrath Dr. Oesterlen ist zur Verwendung bei dem oben bezeichneten Ministerium abgeordnet.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Ministerialkomitee für Eisenbahntariffragen.** Im Eisenbahnministerium wurde zur Vorberathung von Eisenbahntarifangelegenheiten, welche auch den Wirkungskreis anderer Ministerien berühren, kürzlich ein Ministerialkomitee eingesetzt, in welchem das Finanz-, Handels- und Ackerbauministerium durch ihre Referenten vertreten sind. Dem Komitee fällt die Aufgabe zu, jene eisenbahntarifarischen Fragen, die bisher auf schriftlichem Wege zwischen den betheiligten Ministerien behandelt wurden, auf dem abgekürzten Wege mündlicher Berathung zu begutachten und hiernach Anträge an die Ministerien zu stellen. Es ist beabsichtigt, auf diese Art die im Bereiche der einzelnen Ressorts bestehenden Wünsche und Anregungen bezüglich der Eisenbahntarife einer internen fachmännischen Erörterung zu unterziehen und für die im einzelnen anzustrebenden Ausgleiche geeignete Grundlagen zu schaffen, welche den naturgemäss in erster Reihe stehenden volkswirthschaftlichen Gesichtspunkten, insbesondere der allgemein erwünschten Ausfuhrförderung, gerecht werden, ohne anderseits die angesichts der fortwährend steigenden Anforderungen an den Staatsschatz unerlässliche Bedachtnahme auf den Ertrag der Staatsbahnen aus dem Auge zu verlieren.

— **Der Petersburg-Wien-Nizza-(Cannes-)Expresszug**, welcher die bequemste und schnellste Verbindung zwischen Russland und der Riviera über Wien vermittelt, wird am 15. d. Mts. wieder in Verkehr gesetzt. Zwischen Wien und Nizza (Cannes) wird der Zug täglich, zwischen Petersburg und Wien wie im Vorjahre in jeder Richtung einmal wöchentlich verkehren.

— Anfangs Oktober d. J. hat in Budapest eine Besprechung der an den Orient-Expresszügen betheiligten Verwaltungen in Angelegenheit der **Verbesserung des Fahrplans der Orient-Express- und Ostende-Expresszüge** stattgefunden. Es wurde beschlossen, die Fahrzeit auf den deutschen und österreichischen Strecken ab 1. Mai 1900 erheblich (um ungefähr 1 Stunde) zu kürzen. Weiter wurde beschlossen, die Orient- und Ostende-Expresszüge ab Wien bis Konstantinopel (über Belgrad) bezw. bis Constantza, sowie in umgekehrter Richtung nach demselben Fahrplan zu führen. Die Orient- und Ostende-Expresszüge sollen zwischen Wien und Budapest fortan vereint täglich verkehren. Als Vermehrung der Ostende-Konstantinopel-Expresszüge ist wöchentlich zwischen Budapest und Konstantinopel über Belgrad-Sofia und in der Gegenrichtung ausser den schon bestehenden zwei noch ein dritter Expresszug zu führen. Wegen einer etwaigen Vermehrung der Züge nach Constantza soll die Entscheidung auf der internationalen Fahrplankonferenz in Köln im Dezember d. J. erfolgen. Von den ungarischen Staatsbahnen wurde die Anregung gegeben, dass mit dem Orient- und Ostende-Expresszug zwischen Galantha und Budapest sowie in umgekehrter Richtung ein Schlafwagen und ein Gepäckwagen, ferner zwischen Budapest und Konstantinopel sowie zwischen Budapest und Constantza je ein Schlafwagen des voraussichtlich am 1. Mai 1900 zur Einführung kommenden neuen Berlin-Budapester Expresszuges mitgeführt werden. Ein endgültiger Beschluss ist in dieser Angelegenheit noch nicht getroffen.

— **Können Konventionalstrafen von Reisenden ohne gültige Fahrkarten beim Uebergang von Lokalstrecken der Staatsbahnen auf Strecken der Wiener Stadtbahn erhoben werden?** Das Bezirksgericht Innere Stadt Wien entschied in einem Prozessfalle, dass der Reisende, welcher mit einem von der Lokalstrecke der Staatsbahnen auf die Wiener Stadtbahn übergehenden direkten Zuge fährt und lediglich eine für die Lokalstrecke der Staatsbahnen gültige Zeitkarte besitzt, für die Befahrung der Stadtbahn ohne Karte nicht den Strafbetrag von 6 Kronen, sondern lediglich den Betrag von 50 Kreuzer zu bezahlen habe, welcher für den Fall festgesetzt ist, wenn ein Reisender wegen Verspätung keine Karte lösen konnte. Das Gericht ging hierbei davon aus, dass der Reisende wegen Kürze des Aufenthalts in der Uebergangsstation nicht in der Lage war, daselbst ohne den Zug zu versäumen sich eine Stadtbahnkarte zu lösen. Dass nach den für die Stadtbahn zum Betriebsreglement erlassenen Zusatzbestimmungen eine Nachzahlung im Zuge auf der Stadtbahn ausgeschlossen ist, glaubte das Gericht nicht berücksichtigen zu sollen, da es davon ausging, dass bei einem direkten Zuge, welcher von der Lokalstrecke der Staatsbahnen auf die Stadtbahn übergeht, für den ganzen Durchlauf des Zuges die Bestimmungen des allgemeinen Betriebsreglements zu gelten haben, somit auch jene Bestimmung, nach welcher der Reisende, welcher wegen Kürze der Zeit keine Fahrkarte lösen konnte und dies unaufgefordert dem Schaffner meldet, nur den Betrag von 50 Kreuzer und höchstens den doppelten Fahrpreis nachzuzahlen hat.

— Durch den vor kurzem erfolgten Tod des Regierungsraths v. Nunnenmacher ist das Amt eines Direktors der **berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen** in Erledigung gekommen. Die Stelle konnte bisher nicht wieder besetzt werden, da es vorerst nicht gelungen ist, zwischen den Vertretern der Eisenbahnen und jenen der Arbeiter im Ausschusse eine Einigung über die Wahl des neuen Direktors zu erzielen. Es ist indess zu hoffen, dass die zur Behebung der aufgetauchten Schwierigkeiten eingeleiteten Verhandlungen bald zu einem günstigen Ergebniss führen werden.

— Nach einer Mittheilung des „Neuen Wiener Tageblatt" hat ein Oberkondukteur der österreichischen Staatsbahnen, welcher gegenwärtig 27 Jahre, 9 Monat 29 Tage im Dienst steht, während dieser Zeit mehr als $1^1/_2$ **Millionen Kilometer Eisenbahnfahrt** mitgemacht (und zwar 945 787 km bei Personenzügen, 475 580 km bei Güterzügen, 78 765 km bei Regiezügen), ohne auch nur den geringsten Schaden an seiner Gesundheit zu nehmen.

— **Die wirthschaftlichen Interessen der Stadt Neutra.** Beim ungarischen Handelsminister sprach vor kurzem eine Abordnung des Vereins der Neutraer Kaufleute vor, welche dem Minister die Bitte vortrug, es möchte in Anbetracht der gegenwärtig so ungünstigen wirthschaftlichen Lage der Stadt Neutra die Beseitigung der aus der Eisenbahntarifpolitik sich ergebenden Uebelstände und insbesondere die Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Lipótvár-Uezbég, und insolange als dies undurchführbar erscheint, die Gewährung von Tarifbegünstigungen für die Eisenbahnstation Neutra erfolgen. Der Minister gab in der Antwort der Hoffnung Ausdruck, dass manche Uebelstände in nicht allzu ferner Zukunft werden beseitigt werden können. Für wichtig erachtet er in dieser Hinsicht den Ausbau der Linie Ersekujvár-Surány, welche, da die Ermächtigung hierzu von der Gesetzgebung bereits ertheilt ist, voraussichtlich im nächsten Frühjahr wird in Angriff genommen werden können. Im Anschlusse hieran wird es sich der Minister angelegen sein lassen, Untersuchungen darüber anzustellen, ob und inwieweit im Rahmen der allgemeinen Verkehrspolitik — denn an dieser darf im Hinblick sowohl auf den Landesverkehr, als auch insbesondere auf die internationalen Verbindungen nicht gerüttelt werden — im Wege einer gewissen Decentralisation des Verkehrs der sicherlich ebenfalls wichtigen Aufgabe der Förderung der wichtigeren Provinzstädte wird Rechnung getragen werden können. (Vgl. auch No. 59 S. 1013.)

— **Tarifbegünstigung für Schlempekohle.** Die Verwerthung des bei der Spirituserzeugung als Nebenprodukt gewonnenen minderwerthigen Artikels Schlempekohle, welche hauptsächlich zur Pottaschebereitung verwendet wird, machte den ungarischen Spiritusfabriken stets Schwierigkeiten, weil dieselben darauf angewiesen waren, einen Theil der Erzeugnisse ausserhalb Ungarns, namentlich in Böhmen abzusetzen. Da mit Rücksicht auf die grossen Entfernungen vor allem die hohen Tarifsätze dem Absatz hinderlich waren, hat der ungarische Handelsminister auf Ansuchen der Interessenten und in Würdigung der erwähnten Umstände die ungarischen Staatsbahnen angewiesen, bei den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen eine Deklassifikation der Schlempekohle anzuregen. Das gemeinsame Tarifkomitee der österreichischen und ungarischen Bahnen hat, dieser Anregung Folge leistend, den Artikel aus der Klasse B, bei Beförderung in ganzen Wagenladungen, in den Spezialtarif 2 versetzt, und haben die ungarischen Staatsbahnen diese Begünstigung noch vor der tarifarischen Durchführung den Spiritusfabriken unverzüglich zur Verfügung gestellt.

## Vereinsausland.

— In Bezug auf die **Berechtigung zur Benutzung der Personenwagen I. Klasse in Belgien** wird der „Köln. Ztg." unterm 6. d. Mts. aus Brüssel geschrieben:

Ein aufregender Vorgang, der auf die Abschaffung der Personenwagen I. Klasse in Belgien ein eigenes Licht wirft, spielte sich, nach dem „Soir", am 4. d. Mts. am Brüsseler Nordbahnhofe ab. Ein vornehmer Brüsseler Namens B. hatte mit seiner Frau in einem Abtheil I. Klasse des Zuges nach Köln Platz genommen. Frau B. war im Besitze einer vorschriftsmässigen internationalen Fahrkarte, während ihr Mann nur seine Dauerfahrkarte II. Klasse bei sich trug. Der Schaffner machte ihn aufmerksam, dass die Wagen I. Klasse ausschliesslich für den internationalen Verkehr bestimmt seien, und ersuchte ihn auszusteigen. Herr B. weigerte sich, wurde aber schliesslich von zwei Polizeibeamten und drei von diesen zum Beistande aufgeforderten Personen an die Luft gesetzt und wird sich nun wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt zu verantworten haben. Allerdings sagt die Vorschrift, dass die Wagen I. Klasse nur dem internationalen Verkehr dienen sollen, anderseits heisst es aber in einer nachträglichen Verfügung an die Zugbeamten, dass diese den Besitzer einer Dauerkarte II. Klasse der belgischen Staatsbahn, von dem sie überzeugt sind, dass er in Deutschland I. Klasse fahren werde, auch in der I. Klasse der internationalen Züge zulassen sollen. Wie aber sollen die Beamten diese Ueberzeugung gewonnen haben?

— **Verspätungen auf französischen Eisenbahnen.** Als ein Beispiel für die maasslosen Uebertreibungen, in welchen sich die Kritik auch in anderen Ländern betreffs der Eisenbahnsachen ergeht, die aber doch für die grundsätzlich Unzufriedenen im eigenen Lande etwas lehrreich oder tröstlich sein können, möchten wir auf einige Artikel hinweisen, welche der bekannte französische Publizist Henri des Houx im Pariser „Matin" veröffentlicht. In genanntem, vielverbreiteten Blatte liessen sich jüngst auch die Berichterstatter der Budgetkommission der Deputirtenkammer hören und es beschäftigt sich überhaupt viel à tort et à travers mit Eisenbahnsachen. In der Nummer vom 6. d. Mts. donnert Herr des Houx über „verbrecherische Verspätungen" und sagt u. a.: „Durch ihre Nachlässigkeit, ihre Sorglosigkeit, ihre Ungenirtheit sind die Eisenbahngesellschaften im Zuge, für Frankreich eine ebenso mörderische Landplage zu werden, wie die Cholera, die Influenza oder die Pest. Zwei- oder dreimal in der Woche hört man auf verschiedenen Punkten unseres Gebietes furchtbares Getöse, Todesschreien, Stöhnen der Verwundeten; man sieht Haufen von Trümmern, begossen mit Blut. Die schlimmsten Tyrannen des Alterthums befahlen weniger Todesqual, verbreiteten weniger Schrecken als diese ehrenwerthen und friedlichen Ingeniöre oder Direktoren oder Dienstvorstände der privilegirten Gesellschaften. Sie sitzen da ganz ruhig in ihrem Zimmer, die Cigarrette im Munde. Um den Mandarin zu tödten, haben sie nicht einmal nöthig, auf den Knopf zu drücken. Dieser Akt erfordert eine kleine Anstrengung der Muskeln und des Willens, und immerhin, trotz der Entfernung des Verurtheilten, ein wenig Grausamkeit, vor der diese braven Leute Abscheu haben würden. Um so viel „massacres" zu vollbringen, genügt die Nachlässigkeit, und für einen Beamten ist die Nachlässigkeit der achte Himmel." (!)

Nach dieser allgemeinen Niederschmetterung der bestehenden französischen Eisenbahnzustände usw. geht der grimmige Journalist und Abgeordnete zu der näheren Betrachtung des Satzes über: „Es ist eine feststehende Thatsache, dass die Mehrzahl der Katastrophen auf die Zugverspätungen zurückzuführen sind." Dagegen thue man nichts, als Rundschreiben erlassen; diese Rundschreiben nutzten nichts, sondern schadeten nur; acht Tage lang veranlassten sie die Maschinisten, in wahnsinniger Schnelligkeit dahinzurasen, um die ursprüngliche Verspätung einzubringen und Strafgelder zu vermeiden; dann gebe es einen tollen Lauf, der zur Entgleisung, zum Sturz in Flüsse, zur Zertrümmerung in der Nacht der Tunnel usw. führt. Die unteren Beamten sind überlastet, die Verantwortlichkeit ist unbillig vertheilt, nur die unteren werden herangezogen. Herr des Houx schlägt vor, die Sache nach der „Rückfälligkeit" zu regeln; zwei Unfälle auf demselben Eisenbahnnetz würden die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Vorstandes dieses Netzes mit sich bringen; drei, jene des Direktors; vier, jene der Verwaltungsräthe. Man würde nöthigenfalls bis zum Minister gehen. Die pekuniäre Verantwortlichkeit der Gesellschaften sei zu unpersönlich; sie treffe nur die unschuldigen Aktionäre; „aber sie verhindere nicht den Todtschlag aus Nachlässigkeit, der durch seine Häufigkeit überlegter Mord wird." Gerade angesichts der Weltausstellung fordert der Autor Drakonismus; denn die französischen Gesellschaften, einbegriffen die französische Staatsbahn, seien zur Zeit eines regelmässigen Dienstes unfähig; was würde nun bei einer Verhundertfachung (!) des Verkehres werden. „Umstände können eintreten, wo die nachlässigen Gesellschaften nicht bloss mehr schuldig wären der Attentate gegen Personen, sondern auch der Verbrechen gegen die Staatssicherheit und des Hochverrathes."

Wir gestehen, eine ähnlich blutrünstige Anklage in Deutschland unseres Erinnerns noch nicht gelesen zu haben. Glücklicherweise geben auch unsere Eisenbahnzustände hierzu noch viel weniger Anlass, als die französischen; überdies würden solche maasslosen Uebertreibungen schwerlich nach dem Geschmack des deutschen Publikums sein.

— Aus Anlass der **Eröffnung der ersten Theilstrecke der Pariser Stadtbahn** wird der „B. B.-Ztg." unterm 6. d. Mts. folgendes aus Paris geschrieben:

„Am 19. Oktober wurde in Gegenwart des Pariser Stadtraths der erste Abschnitt der unterirdischen Pariser Stadtbahn zwischen der Place de la Nation und dem Boulevard Diderot feierlich eröffnet. Was das Publikum aber nicht weiss, ist die Thatsache, dass die Einweihung des ersten fertigen Theiles der Stadtbahn einige Tage früher hätte stattfinden können und dass ein ganz anderer am entgegengesetzten Ende der Stadt beim Bois de Boulogne gelegener Abschnitt der Stadtbahn für diese Feier in Aussicht genommen worden war. Leider hatten sich diesem Plane Hindernisse in den Weg gestellt, die eine weitere Verbreitung verdienen. Der zehnte Abschnitt der Stadtbahnarbeiten zwischen der Place Victor Hugo und der Porte Dauphine war einem Unternehmer anvertraut worden, der gleichzeitig ein bekannter Ingeniör ist. Die Arbeiten waren hier nämlich besonders schwierig, weil in

hartem Fels gearbeitet werden musste; aber diese Schwierigkeiten überwand der Ingenieur, der Wege- und Eisenbahnbauten in Chile geleitet hatte, mit spielender Leichtigkeit und sein Abschnitt ging sogar am schnellsten der Vollendung entgegen, sodass er am 15. Oktober, mehr als zwei Monate vor dem ihm gestellten Termine, fertig war. Vor der feierlichen Einweihung lud er die Ingeniöre der Stadt, die die Pläne der Stadtbahn entworfen hatten, zu einem Studiengange durch seinen Bauabschnitt ein. Im Verlaufe desselben vermochte der Oberingenieur der Stadt eine grosse Verblüffung nicht zu verhehlen. ‚Seltsam! höchst seltsam!' rief er mehrere Male aus. Der Unternehmer nahm das für eine Schmeichelei und sagte, das wäre ja nicht so aussergewöhnlich. ‚O doch', erwiderte der Oberingeniör. ‚Aber inwiefern denn?' — Der Oberingeniör wurde etwas verlegen, sagte dann aber frei heraus: ‚Sagen Sie mal, lieber Kollege, wie denken Sie eigentlich über die Möglichkeit des Herabsteigens der Fahrgäste?' — Die Ingeniöre hatten nämlich auf ihren Plänen ganz und gar die zu der Untergrundbahn herabführenden — Treppen vergessen!! . . . Deshalb konnte der Bahnabschnitt Place Victor Hugo-Porte Dauphine nicht der Ehre theilhaftig werden, als zuerst fertig gestellter feierlichst eingeweiht zu werden. Das hindert aber den Unternehmer nicht, die Prämie, die für die vorzeitige Fertigstellung der Arbeiten ausgeworfen war, einzustreichen. Ausserdem müssen selbstverständlich die vergessenen Treppen nachgebaut werden; das kostet noch 150000 Frcs. extra. . . . Arme Pariser Steuerzahler!"

— Wie uns aus Mailand berichtet wird, sollen im Laufe dieses Monats nunmehr die Arbeiten beginnen zur **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Lecco-Colico** der italienischen Südbahn mit Abzweigungen nach **Chiavenna** und **Sondrio** in ungefährer Länge von 80 km. Die vom Staatsrath gewünschten Abänderungen in den eingereichten Plänen sind inzwischen von der Maschinenfabrik Ganz & Co. in Budapest, welcher die Ausführung übertragen ist, vorgenommen worden.

— **Unfall bei Seapoint** (Irland). Ein Expresszug, der von Kingstown nach Dublin ging, stiess am 3. d. Mts. beim Einfahren in die Station Seapoint mit einer Lokomotive zusammen. Zehn Passagiere wurden schwer, zwei leicht verwundet. Man fürchtet, dass die Verwundungen in einigen Fällen tödtlich verlaufen werden. Wie spätere Nachrichten melden, befinden sich unter den zehn schwer verletzten Personen vier Reisende und sechs Eisenbahnbeamte.

— In Russland ist man wiederum damit beschäftigt, grosse, weitausschauende Projekte zu prüfen, vielleicht ist man sogar schon, wenn die Nachrichten darüber nicht gar zu optimistisch gefärbt sind, einen Schritt weiter gekommen und hat bereits einen Beschluss gefasst. Es handelt sich um den **Ausbau der mittelasiatischen Bahnen.**

Die Verbindung des russisch-europäischen Eisenbahnnetzes mit Mittelasien ist eine seit Jahrzehnten erörterte Frage von weittragender Bedeutung für die centralasiatischen Besitzungen Russlands, deren kultureller Aufschwung bisher nur langsame Fortschritte machte, da der nach Europa führende Weg über das kaspische Meer für die in wirthschaftlicher Hinsicht besonders entwickelungsfähigen Gebiete Turkestan und Ferghana vielfach ein Umweg ist, dessen Benutzung noch durch die z. Z. noch nicht auf sehr hoher Entwickelung stehende Dampfschifffahrt auf dem kaspischen Meer und durch hohe Tarifsätze erschwert wird.

Es sollte also noch ein anderer Weg geschaffen werden, der den Umweg und die damit verbundenen Unbequemlichkeiten und Erschwernisse vermindert und dabei das Gebiet von Turkestan auf dem nächsten Wege mit den Handelscentren des europäischen Russlands verbindet. Für diese neue, wichtige Eisenbahn sind zwei Richtungen in Aussicht genommen worden, unter denen nach erfolgter genauer Untersuchung die Wahl getroffen wird. Die eine Richtung hat die Stadt Orenburg zum Ausgangspunkt und führt dann längs dem linken Ufer des Uralflusses durch das Turgaigebiet und über Turkestan bis Taschkent; die andere Eisenbahnlinie ist dagegen von Alexandrow, dem Endpunkt der Pokrowsk-Urallinie, geplant, durch Transkaspien, längs dem linken Ufer des Amu-Darja bis zur Station Tschardshui der Transkaspi-Eisenbahn (vergl. Nr. 61 d. Ztg. „Die Rjäsan-Uralskeisenbahn und ihre Kulturaufgaben in Mittelasien"). Zwei Ingeniöre sind vom Kriegsministerium und der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahngesellschaft zur Untersuchung in Angelegenheiten dieser Bahnen nach Mittelasien abkommandirt worden. Das Kriegsministerium ist natürlich auch an dem Projekt hervorragend interessirt, da es sich um den Anschluss eines Gebietes an den allgemeinen Verkehr handelt, durch welches in Zukunft der Ausgang zum indischen Ozean voraussichtlich zu nehmen wäre. Rein ökonomische Vortheile sind infolge der Verbindung mit Mittelasien in grösserem Maasse zu gewärtigen, als sich auf den ersten Blick annehmen lässt. Schon allein das Turkestangebiet, das erst vor einigen 30 Jahren dem russischen Reich eingegliedert wurde, weist eine relativ grössere Produktionskraft auf, als das riesige Sibirien, welches schon über 300 Jahre unter russischer Herrschaft steht.

Unter den Produkten des Gebietes von Turkestan zusammen mit Buchara und Chiwa können schon jetzt 5 000 000 Pud Baumwolle jährlich aufgeführt werden, welche Ziffer sich in Zukunft jedoch voraussichtlich bei besseren Verkehrswegen noch bedeutend erhöhen wird. Sehr entwickelungsfähig sind in diesem Gebiet noch der Garten-, Tabaks- und Weinbau, auch Seidenzucht, Viehwirthschaft und Reisanbau.

Von den beiden vorgenannten Projekten soll nun, wie aus Petersburg bekannt wird, die Verbindung Orenburg-Taschkent, die eine Längenausdehnung von 1887 km haben würde, den Vorzug erhalten haben.

Auch scheint man es in Russland, nachdem das Projekt nunmehr seit 20 Jahren fast nie ganz von der Tagesordnung abgesetzt worden ist, sondern von Zeit zu Zeit immer wieder in der Presse besprochen und als dringlich bezeichnet worden ist, jetzt plötzlich sehr eilig mit der Bahn zu haben, denn es soll bereits eine erste Rate für die Arbeiten vorerst von 9 000 000 R. angewiesen worden sein. Da die Transkaspibahn bereits ihre Fortsetzung bis zur russisch-persischen Grenzstation Duschack erhalten hat und die persische Regierung sich verpflichtet, die Fortsetzung der Bahn von hier aus bis nach Teheran auf eigene Kosten auszubauen, während andererseits die transkaspische Bahn eine andere Zweiglinie nach Afghanistan bis Kabul erhält, deren Bau demnächst in Angriff genommen werden soll, so wird nach Durchführung der vorbesprochenen Bauten Sibirien und Europa an den direkten Eisenbahnverkehr mit Teheran einerseits und Ostindien andererseits Anschluss erhalten.

Wir werden wohl in nächster Zeit Gelegenheit haben, noch einmal ausführlicher auf den, für die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse in Mittelasien hochwichtigen Bahnbau zurückzukommen.

— In der Praxis hat es sich erwiesen, so schreibt die amtliche „Handels- und Industriezeitung", dass mehrere Eisenbahnen bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt fortgesetzt keine **Lagermiethe an Sonn- und Feiertagen,** an denen die Stationen für den Empfang und die Ausgabe von Gütern nur während einiger Stunden geöffnet sind, erheben. Dieses ist nicht ordnungsgemäss. Im Hinblick darauf, hat, dem genannten amtlichen Blatt zufolge, die Reichseisenbahnverwaltung für das ganze Eisenbahnnetz folgendes angeordnet: „Der Lauf der bezahlten, als auch der freien Lagerfrist der Güter darf nur an den Sonn- und Feiertagen unterbrochen bezw. nicht in Rechnung gestellt werden, an denen überhaupt kein Empfang und keine Ausgabe von Gütern stattfindet, an den übrigen Sonn- und Feiertagen, d. h. an solchen, an welchem die Stationen für den Empfang und die Ausgabe von Gütern, wenn auch nur auf kürzere Zeit, als an den Wochentagen, geöffnet sind, hört der Lauf, sowohl der freien, als auch der bezahlten Lagerfrist nicht auf."

— **Ueberfälle auf russischen Eisenbahnen.** Aus Zarizyn wird der „Nov. Wrem." geschrieben, dass die Grjasi-Zarizyn-Eisenbahnlinie in letzter Zeit häufig ein Opfer räuberischer Ueberfälle geworden ist. In der Nacht, und selbst am Tage des 29. September wurden in die Fenster der Wagen Steine geworfen in der Absicht, den Zug zum Stehen zu bringen. Es entstand naturgemäss eine grosse Unruhe unter den Reisenden und Eisenbahnbeamten, und diese Situation wollten die Unruhestifter gerade für ihre räuberischen Zwecke ausnutzen. (Ob das Unternehmen glückte, darüber fehlt die Angabe. Die Red.) Die mit reichen Waarenladungen gefüllten Güterzüge sind in der Nacht schon wiederholt blockirt und mit unglaublicher Frechheit sind die plombirten Thüren der Güterwagen erbrochen und die Waaren herausgeworfen worden. Die Gendarmen, die die Züge begleiten, müssen oft ihre Waffen gebrauchen, um sich nur ihr Leben zu wahren. Die Eisenbahnverwaltung von Zarizyn hat zwar schon verschiedene Maassnahmen gegen diese Missstände ergriffen, doch die Polizei hat das Bestehen einer grossen und wohlorganisirten Räuberbande entdeckt, mit der die Behörden nur schwer fertig werden dürften.

Die Verantwortung für die vorstehende Mittheilung müssen wir natürlich ganz der „Now. Wrem." überlassen.

— Einer „Times"-Depesche aus Kairo zufolge erhofft Lord Kitchener, dass die **Sudanbahn,** an der infolge der Stürme durch mehr als zwei Monate nicht gebaut werden konnte, Anfang Dezember d. J. Khartum erreicht haben und mit ihrer Hilfe der Sudan dem allgemeinen Verkehr zugänglich gemacht werden wird. Es soll die Einrichtung getroffen worden sein, dass zwischen Wady Halfa und Khartum Speise- und Schlafwagen, die für 18 Reisende berechnet sind, verkehren werden. In kurzer Zeit wird in Khartum auch ein kleines Hotel eröffnet werden.

## Allgemeines.

— In der letzten Sitzung der **Polytechnischen Gesellschaft**, die vom Geheimen Oberregierungsrath Blenck, Direktor des königlichen statistischen Büreaus, geleitet wurde, sprach Professor Dr. Arthur König über **„Farbenblindheit, insbesondere hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Eisenbahn- und Militärdienst“.** Wegen der Wichtigkeit des Vortrages für die Eisenbahnverwaltung hatten sich auch Vertreter derselben eingefunden. Professor König gab zuerst einen Ueberblick über die Theorie des Farbensehens und erörterte dann die Unterschiede zwischen der totalen und partiellen Farbenblindheit. Die totale Farbenblindheit — die damit Behafteten können nur hell und dunkel unterscheiden — kommt nur äusserst selten vor. Die mit ihr Behafteten sind von aussen daran schon kenntlich, dass sie sämmtlich sehr wenig weit sehen, starkes Augenzwinkern haben und bei hellem Tageslicht immer mit zugemachten Augen gehen; zum Militärdienst und natürlich auch Eisenbahndienst sind sie durchaus untauglich. Das, was wir im gewöhnlichen Leben mit Farbenblindheit bezeichnen, ist dagegen etwas ganz anderes. Diese ist nur eine partielle, denn solche Farbenblinde sehen statt der 170 Farbennuancen des Spektrums überhaupt nur zwei Farben, nämlich blau und gelb. Ferner sehen sie, abweichend von den Normalsehenden, mitten im Spektrum eine weisse Linie. Dabei vermögen sie die sämmtlichen Farben des Spektrums, trotzdem sie nur blau und gelb sehen, doch richtig zu benennen. Ist die Farbe nämlich sehr gesättigt, so nennen sie diese Leute, ganz wie wir Normalen „roth“, ist etwas weiss dabei, nennen sie sie „gelb“, ist noch mehr weiss dabei, „grün“. Im Spektrum werden sie sich also niemals irren, sogar mitunter die Farben sicherer mit dem richtigen Namen bezeichnen als die Normalsichtigen. Anders aber, wenn sie die Farbe von Glas oder Papier richtig angeben sollen. Die gefüllten Gläser enthalten stets ein Gemisch verschiedener Farben. Roth beispielsweise enthält oft weiss beigemischt. Uns Normalen wird trotzdem das Glas noch immer roth erscheinen, der Farbenblinde wird es aber, falls das Weiss in ziemlicher Menge beigemischt ist, für „grün“ erklären, was bei der Eisenbahn zu verhängnissvollen Irrthümern führen muss. Die partiell Farbenblinden, also diese Blau- und Gelbseher, zerfallen jedoch in zwei scharf begrenzte Arten. Die einen sehen, ganz wie wir, wenn sie das Spektrum (roth, orange, gelb, grün, blau, violett) betrachten, die grösste Helligkeit und Intensität im Gelb, denn obgleich es im Spektrum auf das Grüne zu weisser wird, nimmt dennoch die Helligkeit ab, die zweite Gruppe aber hat die grösste Helligkeit etwas nach rechts, also ins Grüne verschoben. Es erscheint ihnen daher das Roth viel dunkler. Solche Leute hat man nun im allgemeinen „Rothblinde“, die der ersten Gruppe aber „Grünblinde“ genannt, eine gänzlich falsche Bezeichnung, da ja beide Gruppen weder roth noch grün sehen, die aber nicht nur bei Laien, sondern auch bei Augenärzten zu Hause ist und sogar ihren Weg in die wissenschaftlichen Lehrbücher gefunden hat. Um die partiell Farbenblinden herauszufinden, gibt es verschiedene Mittel. Einmal verräth sich der Farbenblinde dadurch, dass er in der Mitte des Spektrums „weiss“ sieht. Eine zweite Erkennungsprobe ist folgendes: Man beleuchtet zwei Proben von grün und roth spektral — der Farbenblinde wird sie richtig mit grün und roth bezeichnen — und mische dann dem Roth mehr und mehr Weiss bei. Es kommt dann ein Punkt, wo dem partiell Farbenblinden der I. Gruppe beide Tafeln die gleiche Farbe zu haben scheinen, während dem der II. Gruppe, der die grösste Helligkeit im Spektrum weiter rechts sieht, die rothe Tafel auch dann noch immer etwas dunkeler erscheinen wird. In Frage kommen weiter zu Untersuchungszwecken die Stilling'schen Farbentafeln und die Apparate, die auf Anwendung des Prinzips der Kontrastfarben beruhen. Das sicherste und bei Eisenbahnbeamten deshalb stets anzuwendende Erkennungsmittel ist das von Professor Holmgreen in Upsala erfundene, wonach dem zu Untersuchenden aufgegeben wird, aus einer grossen Zahl verschiedenfarbiger Wollproben, von denen man eine und die andere herausgelegt hat, alle Proben von gleicher Farbe zu den herausgelegten zu legen; dabei müsse sich der Farbenblinde schliesslich verrathen, und schon aus seiner Miene, seiner Unschlüssigkeit, ob er nicht eine grüne Probe zu den rothen legen soll, würden wir seinen ihm fehlenden Farbensinn erkennen, indem wir dabei eindringen in die Seele des Menschen. In der darauf folgenden Besprechung, an der sich ausser dem Vorsitzenden auch die Vertreter der Eisenbahnverwaltung lebhaft betheiligten, wies Professor König noch darauf hin, dass unsere Wissenschaft über die partielle Farbenblindheit deshalb auf so gesicherter Grundlage beruhe, weil sie von Wahrnehmungen solcher Personen ausgehe, die nur auf einem Auge partiell farbenblind sind, mit dem anderen aber normal sehen; sonst würden wir überhaupt keinerlei Kenntniss von dem sich dabei abspielenden Sehvorgange zu haben vermögen. Missbrauch von Alkohol und Tabak wie auch ein theilweiser Schwund der Sehnerven erzeuge ebenfalls eine gewisse Farbenblindheit, bei der aber nur das Spektrum blass und blasser werde. Die partielle Farbenblindheit, das nur Gelb- und Blausehen, könne somit nicht erworben werden, es sei angeboren; allerdings sei nicht ausgeschlossen, dass jemand augenblicklich einmal psychisch so verwirrt werden könne, dass er eine Farbe falsch sieht, dies sei aber derselbe Vorgang, als wenn jemand ein Wort läse und deutlich gedruckt sähe, welches gar nicht dasteht.

— **Hydroelektrische Anlagen für Kraftübertragung auf grosse Entfernungen in Kalifornien.** Der „Génie Civil“ bringt Mittheilungen über einige elektrische Anlagen im Süden Kaliforniens, die zwar in den Einzelheiten nichts Bemerkenswerthes bieten, aber wegen der grossen Uebertragungsentfernung der elektrischen Energie, wie man sie in anderen Ländern bisher nicht kannte, von Interesse sind. Diese Eigenthümlichkeit ist lediglich auf die Höhe des Erzeugungspreises der Triebkraft zurückzuführen. Im Süden von Kalifornien ist nämlich der Preis der Kohle so hoch, dass es billiger ist, elektrische Energie, die mittelst Wasserkraft erzeugt wird, auf grosse Entfernungen zu leiten, als Dampfkraft zu verwenden. Man stösst in Kalifornien auf Uebertragungsentfernungen, wie sie sich unter normalen Verhältnissen nicht rechtfertigen würden. Erleichternd tritt da allerdings hinzu, dass das Wasser noch zu Bewässerungszwecken verwerthet werden kann, so dass die von den Bergen zur Ebene herabgeführte Wasserleitung einem doppelten Zwecke dient. Die erste in dieser Art in Kalifornien errichtete elektrische Wasserkraftanlage ist die der San Antonio Electric Light and Power Co. Sie verwendet das Wasser des San Antonio Creek, das unter einer Druckhöhe von 144,80 m zwei mit Westinghouse-Wechselstromdynamos von 120 Kilowatt unmittelbar gekuppelte Peltonräder treibt. Der erzeugte Strom wird in hochgespannten Strom von 10 000—11 000 Volt Spannung hinauftransformirt und in diesem Zustande nach der Linie geleitet, die erst 12,8 km in südlicher Richtung verläuft und sich dann verzweigt. Der eine 11,2 km lange Zweig mündet in Pomona, der andere 35,4 km lange in San Bernardino. Diese im Jahre 1892 in Betrieb gesetzte Linie war damals die längste, auf welcher elektrische Kraftübertragung stattfand.

Als zweitwichtigste Anlage in derselben Gegend wird die der Redlands Electric Light and Power Co. aufgeführt, welche das Wasser des Mill Creec benutzt, um unter einem Druck von 16 kg/qcm vier Peltonräder von 400 PS zu bewegen, die ihrerseits vier Dynamos von 250 Kilowatt in Thätigkeit setzen, die ersten Drehstromdynamos, die in den Vereinigten Staaten gebaut wurden. Sie machen 600 Umdrehungen in der Minute und erzeugen einen Strom von 2 500 Volt, der auf eine Entfernung 12 km bis nach Redlands geleitet wird; seine Spannung wird dann auf 11 000 Volt erhöht und mit dieser höheren Spannung durchfliesst er die 35,4 km lange Strecke bis Riverside nebst den Abzweigungen nach Highlands und Calton. Zu dieser Umformung werden vier Transformatoren von 100 Kilowatt mit Oelbad und Wasserumlauf verwendet.

Die Anlage der San Gabriel Electric Co. wurde am 1. Juli 1898 vollendet. Die Wasserkraft, dem San Gabrielfluss entnommen, treibt unter einer Druckhöhe von 122 m vier Tuthillräder von je 550 PS. Vier von diesen angetriebene zweiphasige Generatoren von 300 Kilowatt und 430 Umdrehungen in der Minute liefern einen Strom von 500 Volt Spannung, die durch Umformer von 250 Kilowatt auf 16 500 Volt erhöht wird. Der Strom wird dann 37 km weit nach Los Angeles geleitet. Es sei noch bemerkt, dass hier noch mit Hilfe einer durch Dampf betriebenen Dynamomaschine von 300 Kilowatt selbst Elektrizität erzeugt und überdies von der Kraftstation der elektrischen Strassenbahn Strom bezogen wird.

Die längste elektrische Starkstromleitung, die jemals angelegt worden ist, gehört der Southern California Power Co.; sie ist kürzlich in Betrieb genommen worden. Mehrere Bäche des San Bernardinogebirges sind durch Kanäle und Tunnel von 4 km Gesammtlänge abgeleitet. Die Druckhöhe beträgt 222 m und die erzeugte Energie wird als Dreiphasenstrom von 33 000 Volt Spannung bis zu der 128 km entfernten Stadt Los Angeles geleitet. Die San Bernardinoberge schliessen nicht weit von der Stelle, wo der Bear Creek und der Santa Anafluss sich vereinigen, felsig und von zahlreichen Schluchten durchschnitten, so dass der Bau eines offenen Zuleitungskanals vom Staubecken bis zum Turbinenhause sehr lang und kostspielig geworden wäre; das Längenprofil hätte so gestaltet werden müssen, dass eine Beeinträchtigung der Druckhöhe unvermeidlich war. Man wendet daher Tunnel an.

Das zwischen der Wasserentnahmestelle und dem Turbinenhause liegende Gebirge besteht aus einer Reihe kleiner paralleler Ketten, die man senkrecht zu durchschneiden genöthigt war. Ungefähr 3 km sind unterirdisch gebaut worden; es sind 18 Tunnel angelegt, deren längster etwa 600 m misst. Die Ver-

bindung zwischen diesen Tunneln ist in der Regel durch hölzerne Kanäle hergestellt.

Das Wasser gelangt, nachdem es die Kanäle und die Tunnel durchlaufen hat, in einen Behälter, aus dem es unter Druck ins Turbinenhaus geleitet wird. Der Behälter hat die Gestalt eines gleichseitigen Dreiecks, dessen Seiten je 20 m messen; seine grösste Tiefe beträgt 3 m, zwei Seitenwände sind gewachsener Felsen, die dritte eine am Kopf 0,60 m starke Stützmauer, deren Fundament 4,80 m tief liegt. Um den Sand von den Turbinenschaufeln fern zu halten, ist zwischen dem ersten und zweiten Tunnel ein zweitheiliger Sandfang angelegt, der durch eine Schützenvorrichtung die Beseitigung des abgelagerten Sandes gestattet. Die eiserne Druckleitung ist ungefähr 660 m lang und hat 750 mm Durchmesser; sie liegt 1,50 m tief und ist mit einer doppelten Asphaltschicht umhüllt. Das Turbinenhaus ist ganz aus Beton hergestellt, die Wände haben 0,6 m Stärke bis zu einer Höhe von 1,20 m über dem Boden, darüber sind sie nur 0,45 m stark. Ueber den Maschinen befindet sich ein von eisernen Säulen getragener 15 t schwerer Laufkrahn. Das Wasser gelangt mittelst konischer Röhren, die von der Hauptvertheilungsleitung abgezweigt sind und deren Durchmesser sich von 250 auf 150 mm verjüngt, zu Peltonrädern von 2 m Durchmesser, die mit je einem sehr empfindlichen selbstthätigen Regulator versehen sind. Das Leerwasser fliesst in einen Behälter von 2,4 m Breite unterhalb des Gebäudes der Peltonräder und von da durch einen Abflusskanal in den Fluss. Die Generatoren sind dreiphasige Wechselstromdynamos mit sich drehenden Induktoren; zur Zeit sind vier solche Generatoren aufgestellt. Sie haben 20 Pole, leisten 750 Kilowatt bei 300 Umdrehungen in der Minute und erzeugen einen Strom von 750 Volt Spannung. Die Erregermaschinen leisten 30 Kilowatt bei 125 Volt und werden durch besondere Peltonräder angetrieben. Die drei Erreger liefern zugleich den Strom für die Beleuchtung der Centrale. Das Schaltbrett der 750 voltigen Stromerzeuger hat für jede Wechselstrommaschine eine besondere Abtheilung, die mit drei einpoligen Stromunterbrechern sowie mit den üblichen Messapparaten versehen ist. Zwölf auf Stahlträgern ruhende einphasige Umformer, die in drei Reihen aufgestellt sind, erhöhen die Spannung des Stromes auf 19 000 Volt und da sie sternförmig geschaltet sind, beträgt die erhaltene Spannung $19\,000 \times \sqrt{3} = 33\,000$ Volt. Die Träger, deren beide Enden in Betonmauern eingelassen sind, liegen 0,75 unter dem Boden, um den Luftdurchzug zu erleichtern und unter den Transformatoren Raum für die Verbindung der Kabel niedriger Spannung zu gewinnen. Die Transformatoren werden durch Luft gekühlt; zu dem Zwecke sind zwei Ventilatoren von 3 m Durchmesser aufgestellt. Der hoch gespannte Strom wird über 128 km weit nach Los Angeles geleitet, mit Hilfe von sechs Leitungen, die in zwei Gruppen angeordnet sind. Die meist aus weissem Cedernholz hergestellten Masten sind 10 und 20 m hoch; auf das Kilometer kommen 25 Masten.

In Pasadena wird die Spannung von 33 000 Volt durch sechs Transformatoren von 150 Kilowatt auf 2 300 Volt vermindert. Der Strom speist alsdann einen direkt mit einer Gleichstrommaschine gekuppelten synchronen Motor von 525 Kilowatt. In Los Angeles wird der Strom in einer Station der Edisongesellschaft durch sechs Transformatoren von 250 Kilowatt auf solchen von 2 200 Volt umgeformt; die Ventilatoren werden durch einen elektrisch betriebenen Ventilator gekühlt. Der 2 200 voltige Strom wird nach einer weiteren derselben Gesellschaft gehörigen Station geleitet, in der ihn rotirende Transformatoren in Gleichstrom von 110 bis 220 Volt für die öffentliche Beleuchtung umwandeln, während der für die Privatbeleuchtung bestimmte Strom mit der Spannung von 2 200 Volt von dieser letzten Station direkt vertheilt wird. Bei den Abonnenten sind statische Transformatoren aufgestellt, die niedrig gespannten Wechselstrom liefern. Die Vertheilung des hochgespannten Stromes wird mittelst isolirter unterirdischer Kabel bewirkt.

## Die Kanalvorlage und die Staatsfinanzen.

Unter dieser Ueberschrift äussert sich die „Berliner Correspondenz" in ihrer Nr. 102 vom 7. d. Mts. zum Bau des Mittellandkanals wie folgt:

Als ein Hauptgrund für die Ablehnung der Kanalvorlage ist geltend gemacht worden, dass sie die Staatsfinanzen auf das Schwerste gefährde. Einer erneuten Einbringung gegenüber wird dieser Einwand in um so stärkerem Maasse erhoben werden, als voraussichtlich gleichzeitig andere ausserordentliche finanzielle Forderungen der Regierung in Reich und Staat an die parlamentarischen Körperschaften herantreten werden. Insofern sich solche als zur Erfüllung der Kompensationswünsche dienend darstellen, werden sie logischer Weise nicht als Gegengrund angeführt werden können, da ihre Einstellung ja hauptsächlich gerade auf Betreiben der Kanalgegner erfolgen und es sich um Wasserbauten handeln wird, die allseitig als dringend anerkannt und bereits zum grossen Theil in Vorbereitung genommen waren, ehe der Rhein-Elbekanal dem Landtag vorgelegt wurde. Im übrigen aber wird es darauf ankommen, immer von neuem die Grundlosigkeit der aus dem Mittellandkanalprojekt für die Staatsfinanzen, insbesondere die Eisenbahneinnahmen, hergeleiteten Befürchtungen darzuthun.

Wenn in der Begründung der Vorlage der voraussichtliche Ausfall an Eisenbahneinnahmen auf 53 000 000 ℳ angenommen ist, so handelt es sich dabei nur um ein auf Grund der aktuellen Unterlagen angestelltes Rechenexempel, ohne dass damit hat gesagt werden sollen, dass dieser Ausfall auch thatsächlich eintritt. Derartige Berechnungen werden bei jeder neuen Verkehrsanlage sowie bei allen tarifarischen Maassnahmen angestellt, und die Erfahrung zeigt, dass, wenn die Maassregel überhaupt wirthschaftlich richtig war, der rechnungsmässige Ausfall meist durch mittelbare Folgen ausgeglichen, ja ins Gegentheil verwandelt wird.

Für die preussischen Staatsbahnen tritt die Eventualität einer Verkehrseinbusse bekanntlich erst nach 10 Jahren und auch dann nur allmählich, je nach dem Steigen des Kanalverkehres, ein. Inzwischen sind aber aus den Eisenbahnen bei vorsichtiger Veranschlagung weitere Mehreinnahmen im Betrage von mindestens jährlich 500 000 000 ℳ erzielt. Selbst bei weitgehendster Rücksicht auf die Steigerung der Ausgaben muss der nach Abzug dieser Mehrausgaben von den Mehreinnahmen verbleibende Mehrüberschuss ein sehr erheblicher sein. Fällt um jene Zeit, wo die Staatsfinanzen, soweit sie auf die Eisenbahnüberschüsse angewiesen sind, also noch erheblich besser wie jetzt fundirt sein werden, ein erheblicher Verkehr dem Kanal zu, so werden folgende Gesichtspunkte zur richtigen Beurtheilung dieses Vorganges nicht ausser Betracht gelassen werden dürfen:

1. Man kann bei diesem Vorgang nicht ohne weiteres von einem entgangenen Gewinn oder gar einem effektiven Schaden gegenüber den Eisenbahnen sprechen, solange nicht feststeht, bis zu welchem Theil die letzteren nach 10 Jahren imstande sein würden, den Verkehr des neuen Kanals dauernd selbst zu bewältigen. Vorübergehend mag ja eine gewisse Mehrleistung selbst an den exponirtesten Eisenbahnbetriebsstellen möglich sein: Das Personal und Material wird auf das äusserste angespannt, unzureichende und nicht erweiterungsfähige Bahnanlagen werden unter allerhand Behelfen nothdürftig weiter benutzt. Auf die Dauer ist dieser Zustand aber nicht haltbar und oft auch durch Erweiterungspläne und Personalvermehrung dann nicht mehr zu ändern, wenn die Bahnhöfe — wie dies im Ruhrkohlenrevier schon jetzt hier und da der Fall ist — vollständig zugebaut sind. Hier kann man vernünftigerweise doch nicht behaupten, dass der Verkehr, welchen die Eisenbahnen ihrerseits nicht mehr bewältigen können und welcher auf den Kanal übergegangen ist, den ersteren e n t z o g e n worden sei. Und doch wird diese Zwangslage in den Industrierevieren bei der fortschreitenden Entwickelung des Verkehres noch in grösserm Umfange eintreten. Die Aussicht auf die demnächstige Hilfe des Kanals wird dann für die Eisenbahnen wie die Befreiung aus einer konfliktvollen Lage wirken. Es klingt zwar sehr schön, wenn man sagt, die Staatsfinanzen können die 53 000 000 ℳ nicht entbehren, aber angesichts der wirklichen Verhältnisse handelt es sich hierbei zum grossen Theil doch nur um Sperlinge auf dem Dache.

2. Soweit die auf 53 000 000 ℳ veranschlagte Einbusse sich für die Staatsbahn aber wirklich als eine Einbusse aus einem von ihr wohl zu bewältigenden, ihr also entgangenen Verkehr herausstellen sollte, kommt doch in Betracht, dass ganz erhebliche Kapitalaufwendungen die unbedingte Voraussetzung für die Verwirklichung dieser Mehrleistung sein würden. Hinsichtlich des Fahrparks ist es für jeden sofort einleuchtend, dass einer dauernden Mehrleistung entsprechend auch die zu deren Bewältigung erforderlichen Lokomotiven und Wagen beschafft werden müssen. Aber auch die Bahnanlagen, welche wohl vorübergehend für einen grösseren Verkehr, als den, für den sie eingerichtet sind, nothdürftig ausgenutzt werden können, müssen für einen d a u e r n d e n Mehrbetrieb entsprechend erweitert werden. Die Zinsen dieser erheblichen Kapitalaufwendungen müssen von den entgangenen Mehreinnahmen zuvor abgesetzt werden, bevor man von einem entgangenen Gewinn sprechen kann. Dann kommt aber

3. noch ein Moment in Betracht. Der neue Kanal erzeugt doch wieder neuen Verkehr, der von selbst auch den Eisenbahnen zu gute kommt und diesen selbstredend vorenthalten bliebe, wenn der Kanal nicht bestände. Dieser Faktor lässt sich zwar nicht in Geld anschlagen, ist aber finanziell sicher recht erheblich.

In welcher Weise die Kanäle den Verkehr hervorzurufen imstande sind, beweist der Rhein-Marnekanal: 83 % seines Verkehres gehören den Industrien an, die nach seiner Erbauung an seinen Ufern entstanden sind. Aber wir brauchen

uns nicht auf fremde Beispiele zu berufen, ein Gang an unseren eigenen Kanälen entlang beweist dies zur Genüge.

Den genannten drei Momenten gegenüber will es uns gänzlich verfehlt erscheinen, wenn jemand mit den 53 000 000 ℳ, welche — wie erwähnt — nach den bisherigen statistischen Unterlagen rein theoretisch als Verkehrsausfall für die Eisenbahnen infolge des Kanals herausgerechnet sind, den Leuten bange machen und es so darstellen will, als wenn es sich um ein thatsächliches finanzielles Opfer handle, welches der preussische Staat in dieser Höhe unter allen Umständen zu Gunsten des Kanalprojektes bringen soll. In Wirklichkeit wird der Staat hierbei — wie wir überzeugt sind — umgekehrt finanziell günstig abschliessen.

Auch die Besorgniss, dass sich die Eisenbahnverwaltung nach Inbetriebsetzung des Kanals zu Tarifherabsetzungen genöthigt sehen und so zu einer Verminderung der Einnahmen gelangen würde, ist unbegründet und wird durch die Erfahrung thatsächlich widerlegt, abgesehen davon, dass, wenn die Tarife herabgesetzt würden, die erstrebte Entlastung der Eisenbahnen illusorisch werden würde. Der Verkehr auf dem Rhein-Elbekanal und den mit ihm konkurrirenden Eisenbahnstrecken wird sich wie überall anders derart regeln, dass den Wasserstrassen hauptsächlich ein gewisser mehr oder minder grosser Theil der sogenannten Massengüter zufällt, während die hochwerthigen, eine schnelle Beförderung erfordernden Güter den Eisenbahnen erhalten bleiben werden. Diese Regelung durch Tarifmaassnahmen künstlich zu hindern, liegt kein Grund vor. Wie wenig übrigens die gedachte Befürchtung gerechtfertigt ist, beweist die Vertheilung des Verkehres zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen da, wo diese schon jetzt in lebhafte Konkurrenz treten, z. B. am Rhein, an der Elbe, am kanalisirten Main und am Finowkanal. Hier erhält jeder Weg seine bestimmten Güter, ohne dass es nöthig gewesen wäre, die Eisenbahnen vor dem Wettbewerb der Wasserstrassen zu schützen. Das ist nicht einmal da geschehen, wo die Eisenbahnen, wie längs des Rheins, die späteren Verkehrsstrassen bilden.

Kann sonach der etwaige Einnahmeausfall der Staatseisenbahnen, wenn überhaupt, so doch nur von vorübergehender Bedeutung sein, so hat dasselbe auch bezüglich der sonstigen Einwirkungen des Kanals auf die Staatsfinanzen zu gelten. Der höchste Betrag, der bei Inanspruchnahme der bereitgestellten Garantien der Staatskasse als Ausgabe für die Verzinsung und Tilgung der Baukosten sowie für die Unterhaltung und Verwaltung jährlich zur Last fallen könnte, würde sich selbst in dem ganz unwahrscheinlichen Falle, dass der Staat für seinen Antheil nicht die geringste Deckung in den Kanaleinnahmen fände, auf 5 900 000 ℳ belaufen. Bei einem Etat, der in Einnahme und Ausgabe mit rund 2 000 000 000 ℳ abschliesst, fällt eine solche Summe nicht ins Gewicht.

Die Behauptung, dass wegen jenes verhältnissmässig geringen Betrages eine sehr starke Anspannung der direkten Steuern in Aussicht genommen sei, ist durchaus unbegründet, wobei noch besonders der zwar nicht ziffermässig zu belegende, aber darum nicht weniger bedeutsame Umstand zu berücksichtigen ist, dass die infolge des Kanalbaues eintretende Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse die steuerliche Leistungsfähigkeit weiter Gebiete erhöht. Das Risiko, welches die erwähnten 5 900 00 ℳ für die Staatskasse darstellen, kann jedenfalls kein Grund sein, dem Lande eine für den gesammten Güterverkehr so wichtige Strasse, wie es der Rhein-Elbekanal sein würde, vorzuenthalten.

## Bücherschau.

— **Hübner's geographisch-statistische Tabellen.** Ausgabe 1899. Herausgegeben von Hofrath Professor Fr. von Juraschek. Verlag von Heinrich Keller in Frankfurt a/M. Preis der gebundenen Buchausgabe 1,20 ℳ, der Wandtafelausgabe 60 ₰.

Der neue Jahrgang dieser vortrefflichen Tabellen ist bis zur Gegenwart fortgeführt und enthält für den täglichen Handgebrauch die wichtigsten statistischen Angaben über alle Länder der Erde in übersichtlicher Form. Eine willkommene Ergänzung sind die in diesem Jahrgange wiederum in besonderer Zusammenstellung auf S. 95 und 96 mitgetheilten statistischen Daten der Grossstädte Berlin, Hamburg, München, Leipzig, Breslau, Dresden, Köln, Frankfurt a/M., Magdeburg, Hannover, Düsseldorf, Königsberg i/Pr., Nürnberg, Chemnitz, Stuttgart, Bremen, Wien, Budapest, Paris, Rom, Amsterdam und Kopenhagen. Für die Angaben über die Eisenbahnlängen sind die Mittheilungen des „Archivs für Eisenbahnwesen“ in diesem Jahrgange mit verwerthet. Wir können daher das Büchlein nur wiederholt allen Behörden, Beamten und Geschäftsleuten auf das angelegentlichste empfehlen.

Es verdient hervorgehoben zu werden, dass in dem vorliegenden neuen Jahrgange zahlreiche neue Daten für die Grossstädte des Deutschen Reiches gegeben sind, und dass er eine gegen früher erweiterte Darstellung des russischen Reiches und der Vereinigten Staaten von Amerika bringt, und hierbei der neuesten territorialen Entwickelung dieser Staaten allseitig Rechnung trägt.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 9,774 km lange Strecke Wallern i/B.-Eleonorenhain der k. k. österreichischen Staatsbahnen, welche am 6. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

Die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektion Breslau), Nr. 42 d (königliche Eisenbahndirektion Stettin) und Nr. 60 (k. k. priv. böhmische Nordbahn) sind neu herausgegeben worden. Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen“ ist der Nachtrag XIII erschienen.

Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 34, 42 d und 60 werden die älteren Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer aufgehoben.

### Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen). Zu den Kilometerzeigern Nr. 8 (Eisenbahnen in Elsass-Lothringen) und Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektionen Hannover, Cassel und Münster) ist je der I. Nachtrag erschienen.

Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 34 wird der im Mai 1897 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4061 vom 2. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Streichung der Bestimmungen in § 5 Abs. 2 (unter c) und in § 8 Ziffer 2 (unter c) des Uebereinkommens über die Verschleppung von Gütern und Reisegepäck usw. (Anhang II des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. 4070 vom 1. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberathung der Anträge auf Abänderung der Art. 15 und 25 des Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement, Begleitschreiben zum Protokoll der am 4. Oktober d. J. in Düsseldorf abgehaltenen Sitzung (abgesandt am 7. November d. J.).

Nr. 4074 vom 2. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll der am 25., 26. und 27. Oktober d. J. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Ausschusssitzung (abgesandt am 8. November d. J.). (Die nächste Sitzung des Ausschusses soll am 7. März 1900 in Lübeck stattfinden.)

Nr. 4101 vom 6. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. November d. J.).

Nr. 4102 vom 6. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. November d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

### Demminer Kleinbahnen.

Am 3. November d. J. ist die Hafenbahn in Demmin, welche den Verkehr zwischen dem Staatsbahnhof und dem Kleinbahnhof in Demmin einerseits und dem Hafen in Demmin andererseits vermittelt, dem Verkehr übergeben worden. Die Bahn ist dreischienig gebaut, sodass mit Zuhilfenahme eines Zwischenwagens sowohl die Schmalspurwagen der Demminer Kleinbahnen, als auch die Normalspurwagen der Staatsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen und dem Hafen befördert werden können. Der Tarif ist bereits veröffentlicht. Die Bahn dient nur dem Güterverkehr.

Stettin, den 4. November 1899. (2984)
Pommersche Betriebsdirektion Stettin der Ges. m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

---

Am 15. November 1899 wird die Reststrecke Heilsberg-Rothfliess der Nebenbahn Zinten-Rothfliess mit den neuen Verkehrsstellen Frankenau, Seeburg, Tollnigk dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Stationen dienen sämmtlich dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Frankenau und Tollnigk sind mit Rampen nur für Seitenverladungen ausgerüstet, auch können daselbst Sprengstoffe nicht abgefertigt werden.

Mit dem 15. November 1899 werden die Stationen Frankenau, Seeburg, Tollnigk in den Gütertarif der Tarifgruppe I — Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr. —, in die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, in den Oldenburg-ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif und in den Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilt unser Verkehrsbüreau. (2985)

Königsberg i/Pr., den 5. November 1899.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

### Eröffnung des Personenhaltepunktes Gorgast.

Am 1. Dezember 1899 wird der auf der Bahnstrecke Schneidemühl-Strausberg 4,0 km von Kietz und 2,5 km von Golzow neu eingerichtete Personenhaltepunkt Gorgast für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Strecke Kreuz-Berlin eröffnet. Gepäckstücke werden von Gorgast unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der nächsten geeigneten Station erfolgen.

Die Abfahrt der Züge von Gorgast findet, wie folgt, statt:

Richtung nach Cüstrin:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zug 241 | 1 Uhr | 57 Minuten | Nachts, |
| „ 247 | 9 „ | 7 „ | Vormittags, |
| „ 301 | 1 „ | 47 „ | Nachmittags, |
| „ 249 | 4 „ | 42 „ | „ |
| „ 303 | 9 „ | 39 „ | Abends. |

Richtung nach Berlin:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Zug 248 | 2 Uhr | 52 Minuten | Morgens, |
| „ 306 | 6 „ | 43 „ | Vormittags, |
| „ 240 | 11 „ | 53 „ | „ |
| „ 302 | 3 „ | 45 „ | Nachmittags, |
| „ 246 | 8 „ | 1 „ | Abends. |

Andere Züge halten in Gorgast nicht.

Näheres ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Bromberg, den 3. November 1899. (2986)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

### Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. (Gruppe II.)

Mit Gültigkeit vom 15. November 1899 wird die bisher für Personen-, Gepäck-, Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtete Haltestelle Gross-Chelm der königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet und in den obenbezeichneten Verkehr — für Sendungen nach den angeschlossenen Werken und Lagerplätzen — einbezogen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 7. November 1899. (2987)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Güterverkehr.

### Grossh. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. November l. J. ab wird für Sand von Welschingen nach Schwenningen ein ermässigter Frachtsatz von 24 ₰ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 6. November 1899. (2988)
Generaldirektion.

---

### Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr. sowie nach Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn.

Vom 15. November d. J. ab treten im Verkehr nach Station Rastenburg der ostpreussischen Südbahn ermässigte, bereits bei Aufgabe einzelner Wagenladungen zur Anwendung kommende, Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 1. November 1899. (2989)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

### Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Am 20. November 1899 treten im ostdeutsch österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 und Heft 2 vom 1. Januar 1896 unter den in dem Ausnahmetarif Nr. 30 bezw. Nr. 24 enthaltenen Bedingungen für frisches Obst, verpackt, bei Aufgabe von 5 und 10 t Ladungen folgende direkte Frachtsätze in Kraft:

| | Nach Berlin Anhalt-Dresdener u. Görlitzer Bahnhof | | Nach Breslau Märk.-Freib. u. oberschl. Bahnhof | |
|---|---|---|---|---|
| | gültig bei Frachtzahlung für mindestens | | | |
| | a 5 t | b 10 t | a 5 t | b 10 t |
| | für einen Wagen und Frachtbrief — Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | | |
| Von Krupa B. E. B. | 254 | 230 | 249 | 238 |

Breslau, den 4. November 1899. (2990)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

### Güterverkehr mit der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Am 10. d. Mts. tritt im vorbezeichneten Verkehr ein neuer Ausnahmetarif 13 für Futtermittel des Spezialtarifs III in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Danzig, den 4. November 1899. (2991)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

### Niederländisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit 1. Januar 1900 werden in Heft 1 der niederländisch-schweizerischen Gütertarife vom 1. März 1888, Artikel 30, Bedeckung der Güter, folgende Aenderungen durchgeführt:

a) Ziffer 4 (Seite 52) erstes Alinea erhält den Zusatz:

„Dagegen kommt im Verkehr aus der Schweiz für die von der Bahn gelieferten Decken die reglementarische Deckengebühr zur Erhebung.“

b) In Ziffer 6 (Seite 52) erster Satz werden die Worte „so wird für letztere eine Deckenmiethe nicht erhoben“ wie folgt ersetzt: „so wird für letztere im Verkehr aus den Niederlanden eine Gebühr für Deckenmiethe nicht erhoben. Im Verkehr aus der Schweiz kommt dagegen die reglementarische Gebühr für Deckenmiethe zur Berechnung.“

Köln, den 4. November 1899. (2992)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch - westfälisch - belgisch - englischer Güterverkehr.**

Am 1. Dezember 1899 tritt der Nachtrag II zum Theil II des rheinisch - westfälisch - belgisch - englischen Gütertarifs vom 1. Dezember 1893 in Geltung.

Derselbe enthält u. a. neue, grösstentheils ermässigte Frachtsätze für Eil- und Frachtstückgut. In einigen Fällen treten Erhöhungen ein; dieselben gelten jedoch erst vom 1. Januar 1900.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 4. November 1899. (2993)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Oesterreichisch - ungarisch - bayerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. l. Mts. gelangen für die Beförderung von Holz ab Seekirchen=Mattsee nach Bergen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 8. November 1899. (2994)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Böhmisch - bayerischer Kohlentarif vom 1. Juli 1896.**

Mit Wirksamkeit vom 1 Januar 1900 treten einige Aenderungen von Frachtsätzen in Kraft.

München, den 9. November 1899. (2994a)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Am 15. November d. J. werden die Stationen Holdorf (Oldbg.), Mühlen (Oldbg.), Nellinghof, Neuenkirchen (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.) der oldenburgischen Staatsbahn in den Gütertarif (Heft 2) für den obenbezeichneten Verkehr aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 7. November 1899. (2995)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.**

Gütertarif Theil II, Heft 3 B vom 15. Oktober 1897.

Mit Wirksamkeit vom 15. November l. J. gelangt im Verkehre von Strebichowitz=Winaritz, Station der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, nach Marktredwitz für die Beförderung von Schieferthon roh, gebrannt oder geröstet (lose oder in Säcken verpackt) ein Frachtsatz von 0,93 ℳ per 100 kg zur Einführung.

München, den 3. November 1899. (2996)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Oesterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.**

Theil IV, Heft 3 vom 1. Juni 1894 (böhmisch - bayerischer Holzverkehr).

Mit Gültigkeit vom 20. November l. J. gelangen in Ergänzung der Abtheilung b des Tarifes weitere Frachtsätze zur Einführung.

München, den 4. November 1899. (2997)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr.**

Am 15. d. Mts. tritt ein neuer Ausnahmetarif 7 b für abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände) zur Entzinkung von Löhne (Westf.) nach Schöningen in Kraft.

Der Satz beträgt 0,42 ℳ für 100 kg.

Hannover, den 4. November 1899. (2998)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Galizisch-ungarischer Gemeinschaftsverkehr.**

Einführung der Neuauflage des Tarifes, Theil II, Heft 4.

Am 1. Januar 1900 gelangt ein neuer Tarif, Theil II, Heft 4, welcher direkte Frachtsätze für einzelne Artikel und bestimmte Relationen im obenbezeichneten Verkehre enthält, zur Einführung.

Hierdurch wird der gleichnamige Tarif, Theil II, Heft 4 vom 1. Januar 1899 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Tarifes sind bei den am galizisch-ungarischen Gemeinschaftsverkehre betheiligten Dienststellen zum Preise von 150 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 4. November 1899. (2999)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2.**

Einführung von Frachtsätzen für Mais im Verkehre mit Ulm (Station der kön. württembergischen Staatseisenbahnen).

Mit Gültigkeit vom 15 November 1899 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900, gelangen unter Einhaltung der in dem vorbezeichneten Tarifhefte niedergelegten Tarifbestimmungen für Mais (Kukuruz) im Verkehre mit der Station Ulm nachstehende Schnittfrachtsätze zur Einführung:

| Theilfrachtsätze b) der Schnitttafel | | |
|---|---|---|
| I | II | III |
| Centimes pro 100 kg | | |
| 635 | 557 | 499 |

Wien, am 30 Oktober 1899. (3000)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrussland.**

(Anwendung der Getreidefrachtsätze für das russische Nahgebiet.)

Im Nachtrage I zu dem vom 1. Oktober 1894 gültigen Elbeumschlagstarife für Südwestrussland ist auf Seite 8 in der 4. Zeile der ersten Anmerkung zwischen Kotjuschany und Larga einzuschalten „Kremenez".

Wien, am 4. November 1899. (3001)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

## 5. Verdingungen.

Auf Grund der in dem „Deutschen Reichs- und königlich preussischen Staatsanzeiger" Nr. 51 für das Jahr 1899 veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen soll in öffentlicher Ausschreibung die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Bahnhof Thorn verdungen werden. Verdingungsanschlag, Bedingungen etc. und 4 Blatt Zeichnungen sind gegen freie Einsendung von 2 ℳ von uns zu beziehen. Werden ausserdem die Zeichnungen Blatt 35—40 gewünscht, so sind im ganzen 5 ℳ einzusenden.

Die Angebote sind bis zum 23. November d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, frei an uns einzureichen. Die Eröffnung und Verlesung der rechtzeitig eingegangenen Angebote wird in unserem Geschäftsgebäude, Zimmer 192, stattfinden. Der Zuschlag erfolgt 3 Wochen nach Ablauf des Verdingungstages.

Bromberg, den 27. Oktober 1899. (3002)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Verdingung der Lieferung von 10 700 Zughaken, 58 430 Schraubenkuppelungen, 3 085 Sicherheitskuppelungen, 6 000 Bufferkreuzen, 35 550 Bufferstangen, 4 140 Buffertellern, 330 Zughakenführungen, 43 180 kg eisernen Buffer- und Verstärkungsplatten, 8 170 Kuppelungsspindeln, 325 Bremsspindeln und 3 000 Bufferstossringen für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann=Saarbrücken und Mainz.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Zughaken, Schraubenkuppelungen usw." versehen bis zum 24. November 1899, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 14. Dezember 1899, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 4. November 1899. (3003)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Offertausschreibung.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt als Bedarf für die österr. Linien für die Zeit vom Monate Dezember l. J. bis Ende Mai 1900 die Lieferung von

2 000 Meter-Ctr. Rübbrenn- und
600 „ Rübschmieröl

eventuell auch 20 % mehr im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicher zu stellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesfälligen bei der Materialverwaltung Südbahnhof Restaurationsgebäude 1. Stock zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 6 gleichen Monatsraten in den ersten Tagen der Monate Dezember 1899 bis Mai 1900 zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehenen Offerten sind mit dem Vadiumserlagscheine, den unterschriftlich anerkannten Bedingnissen sowie der Schiedsgerichtsordnung beide mit einer Stempelmarke à 1 Krone gesiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Rüböl" längstens bis 16. November l. J., Mittags 12 Uhr, bei der Materialverwaltung einzureichen.

Die Preise sind franco einer Südbahnstation — eventuell auch ab unserem Materialmagazin Wien X, Laxenburgerstrasse Nr. 4 zu notiren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur

auf die Lieferung eines Theiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektiren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung entweder an einen Offerenten ganz oder auch getheilt an mehrere zu vergeben, und haben die Offerenten mit ihrer Offerte bis 30. November l. J. in Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster der offerirten Oele u. zw. von jeder Gattung je 2 gesiegelte Flaschen von 0,5 Liter Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termin einlaufen, oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im November 1899. (3004)
Die Materialverwaltung.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Die Lieferung nachstehender Materialien und Ausstattungsgegenstände ist zu vergeben:

1. Stahldraht, Weiss- und Zinkblech, Sprengring- und Bremswellenstahl,
2. Drahtgewebe, Eisendraht, Drahtstifte, Kammzwecken, Sattlernägel, geschmiedete Nägel, Polsternägel,
3. Holzschrauben, Schlüsselschrauben, eiserne Kette, Bleiverschlüsse,
4. rohe und blanke Muttern, blanke Schrauben, Verkleidungsschrauben, rohe Unterlegscheiben, Schliessen,
5. Durchschläger, Handsägen, Sägenblätter, stählerne Meterstäbe, Zirkel,
6. französ. Schraubenschlüssel, Vorlegeschlösser, Bohrknarren, Kohlenhämmer, Anheizessen,
7. weiche Holzkohlen und Bremspfähle,
8. Plüsch, wollener Vorhangstoff, Lincrusta, Linoleumfussdecken, Wachsbarchent,
9. Sikkativ, Waterprooffirniss, kaust. Soda, Natriumwasserglas, Gasöl,
10. Leinölfirniss, französ. Terpentinöl, Putzöl, Talg, Spiritus,
11. Hickoryhammerstiele, Drehsessel, Spiegel, Stühle und Stuhlsitze,
12. hölzerne Handkarren, Stechkarren, hölzerne Wassereimer,
13. Rohrkohlenkörbe, Rohrbündel, Papier- und Holzkörbe,
14. Ruthenbesen und Strohgeflecht.

Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen sind unter genauer Angabe des Lieferungsgegenstandes gegen Einsendung von 25 ₰ für jede Bedarfsnachweisung und 25 ₰ für ein Stück der zugehörigen allgemeinen Bedingungen von der königlichen Generaldirektion, Werkstättenbüreau in Dresden-A., Strehlenerstr. Nr. 1 zu erlangen. Der Betrag ist mittelst Postanweisung unter Hinzurechnung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden. Die Zusendung der Bedingungen und Zeichnungen erfolgt auf Kosten des Empfängers.

Die Lieferungsangebote sind spätestens bis 23. November 1899 an das genannte Werkstättenbüreau postfrei einzureichen. Die Oeffnung der Angebote erfolgt in Gegenwart der erschienenen Bieter im Dienstgebäude der königlichen Generaldirektion in Dresden-A., Wienerstr. Nr. 4, am 24. November 1899, Vormittags 10 Uhr. Die Bewerber bleiben bis zum 5. Januar 1900 an ihre Gebote gebunden.

Dresden, am 7. November 1899. (3005)
Königliche Generaldirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen und zwar:

Gruppe C XIX: Plüsch, Gardinenstoff (Wollenzeug), Wollgarn, Schafwolle, Schmierpolster, Pferdehaare, Waldwolle, Gurte, Naht- und Plattschnur, Hutnetz- und Federschnur, Fensterzugborden und Quasten, Hutnetze und knöcherne Ringe.

Gruppe C XX: Gummischläuche, Gummiringe, Gummiplatten, gummirte Hanfschläuche, Asbestschnur und Asbestpappe.

Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zu den Verdingungsterminen und zwar: für Gruppe C XIX zum 6. Dezember cr., Vormittags 10 Uhr und für Gruppe C XX zum 7. Dezember cr., Vormittags 10 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch gegen Einsendung von 1 ℳ für jede Gruppe portopflichtig bezogen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 5. und 6. Januar 1900.

Kattowitz, den 6. Nov. 1899. (3006)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Lieferung von Hammer- etc. Stielen.**

Die Lieferung der im Etatsjahre 1900 erforderlichen 5000 Stück unbearbeiteten Hammerstiele, 15000 Stück bearbeiteten Hammerstiele, 10000 Stück Hackenstiele, 3000 Stück Schaufelstiele und 3000 Stück Besenstiele soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

4. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. k. Mts.

Magdeburg, den 5. Nov. 1899. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 6. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf alter Lokomotiven.**

Die in den Hauptwerkstätten Breslau 2, 3, 4 und Lauban stehenden ausgemusterten 6 Stück Lokomotiven sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 8. Dezember d. J., Vorm. 11 Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofes hier verkauft werden.

Verkaufsbedingungen, Angebotsbogen u. Gewichtsverzeichniss können gegen porto- u. bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ von unserem technischen Büreau (Zimmer 18 im oberschl. Bahnhofe) während der Dienststunden bezogen werden.

Die Angebote sind in versiegelten Hüllen mit der Aufschrift

„Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“

versehen, an unser technisches Büreau einzusenden.

Breslau, den 28. Oktober 1899. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Wagen bezw. Wagenuntergestelle in den Hauptwerkstätten Breslau oberschlesischer Bahnhof und Lauban im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 21. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst.

Die bis zum 21. November d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichenden Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von unserem technischen Büreau hier, Bahnhofsgebäude, Zimmer 18, bezogen werden.

Breslau, den 6. November 1899. (3009)
Königliche Eisenbahndirektion.

Termin zum Verkauf von 2 ausgemusterten Lokomotiven findet am 28. November d. J., Vormittags 11 Uhr, in unserm Verwaltungsgebäude hieselbst statt. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können in dem Amtszimmer der hiesigen Werkstätteninspektion während der Dienststunden eingesehen werden oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Lingen, den 8. November 1899. (3010)
Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

**Verkauf von Lokomotiven und Wagen.**

5 Lokomotiven mit Tender, 1 Tenderlokomotive und 19 Güterwagen, die für den öffentlichen Verkehr nicht mehr geeignet, sonst aber noch benutzbar oder benutzbar zu machen sind, sollen einzeln verkauft werden.

Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

24. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. k. Mts.

Magdeburg, 2. November 1899. (3011)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 7. Offene Stellen.

Ein in der allgemeinen Verwaltung der Eisenbahnen und in Grunderwerbsangelegenheiten vorgebildeter und durchaus erfahrener Beamter wird zum sofortigen Eintritt gesucht. Gesuche mit Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (3012)
die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft zu Soldin N. M.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 88 | 15. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Besondere Schnellbahnen.

Während sich, wie wir in Nr. 79 S. 1293 berichteten, in Deutschland eine Studiengesellschaft für Schnellverkehr gebildet hat, kommt aus England die Nachricht, dass dem Parlament ein Konzessionsgesuch über eine Schnellbahn besonderer Bauart für die Strecke Liverpool-Manchester vorgelegt worden ist. Die Bahn soll nur dem Personenverkehr dienen und nach dem vom Ingeniör Behr auf der letzten Antwerpener Ausstellung vorgeführten Muster als sogen. Einschienenbahn gebaut werden. Der Vorschlag, solche Einschienenbahnen herzustellen, ist nicht neu; namentlich ist die Einschienenbahn von Lartigue seit 1880 mehrfach ausgeführt,*) allerdings nicht für besonders schnellen Verkehr, aber die ganze Bauweise der von Behr vorgeschlagenen Bahn schliesst sich eng an das ältere Lartigue'sche Beispiel an. Der ganze Unterschied besteht darin, dass bei Lartigue ausser der von einem dreieckigen aus ⊥-Eisen gebildeten Bocke gestützten Tragschiene an jeder Seite dieses Bockes nur je eine Führungs- (Leit-) Schiene für die als Reiter laufenden Wagen vorhanden ist, so dass also im ganzen drei Schienen nöthig sind, während Behr an jedem Bockständer beiderseits je zwei Führungsschienen anordnet,**) so dass er im ganzen fünf Schienen erhält. Die Lartigue'sche ist also streng genommen eine Dreischienen-, die von Behr vorgeschlagene eine Fünfschienenbahn. Ob die letztere Anordnung gegenüber der älteren von Lartigue einen technischen Fortschritt darstellt, muss bezweifelt werden, denn drei Stützpunkte geben zweifellos eine bessere und sicherere Führung ab als fünf; je grösser die Zahl der Führungspunkte, desto grösser wird die Wahrscheinlichkeit, dass sie nicht alle gleichzeitig in Thätigkeit treten und jedes Rad und jede Rolle, die geführt sein sollen, thatsächlich aber infolge unvermeidlicher, auch bei der sorgsamsten Ausführung und Ueberwachung nicht zu umgehender Ungenauigkeiten nicht geführt sind, können ein Moment der Unsicherheit, ja sogar der Gefahr darstellen.

Die Bahn von Liverpool nach Manchester soll mit einer Geschwindigkeit von 144 km/Std. befahren werden, der Betrieb ist so gedacht, dass sich auf der etwa 48 km langen Strecke jeweilig nur ein aus einem Wagen bestehender Zug befindet, der abwechselnd in der einen und der anderen Richtung läuft. Ausweichestellen sind daher nicht nöthig. Der Wagen soll 100 Sitzplätze enthalten, er sitzt als Reiter auf dem Bockgerüst und läuft auf acht Trageräden mit doppelten Spurkränzen, ausserdem greifen beiderseits je sechzehn Führungsrollen in die Leitschienen ein.

Eine solche Bahn kann jedenfalls nicht darauf Anspruch machen, einfach genannt zu werden. Sobald Ausweichungen nothwendig werden — und solche würden sich selbst bei der allereinfachsten Verzweigung und bei jeder Verdichtung des Verkehres nicht vermeiden lassen —, ergeben sich recht schwierige Konstruktionen und zwar sowohl aus den Betriebsmitteln mit den Doppelspurkränzen der Trageräder und den Führungsrollen, wie aus der Bauart der Bahn mit ihren Böcken und fünf Schienen für jedes Gleis, Schwierigkeiten, gegenüber welchen die bei unseren heutigen Bahnen auftretenden Kinderspiel sind. Eine solche Bockgerüstbahn mag ja unter aussergewöhnlichen Verhältnissen, z. B. in Gegenden, die der Gefahr der Verwehung durch Flugsand ausgesetzt sind, ihre Berechtigung haben, wozu man aber bei Bahnen, bei denen keine besonderen Verhältnisse obwalten, die Anlage durch das Bockgerüst unnöthig erschwert und vertheuert, ist nicht erfindlich.

Nun wird ja allerdings vielleicht geltend gemacht, die erstrebte Geschwindigkeit von 144 km/Std. gehöre zu derartigen besonderen Verhältnissen, die eine Aufhängung oder Aufsattelung des Wagens und eine solche Führung nöthig machten, dass eine Entgleisung gänzlich ausgeschlossen erscheine. Ist aber

*) Eisenbahntechnik der Gegenwart, Bd. II S. 283.

**) „Zeitschrift des österreich. Ingenieur- und Architektenvereins" 1899 S. 585.

denn bei einer solchen Drei- oder Fünfschienenbahn eine Entgleisung, wie behauptet wird, thatsächlich gänzlich ausgeschlossen? Diese Frage muss verneint werden! Wenn durch irgend einen Schaden an den Wagen oder an dem Bockgerüst die Führung des einen oder anderen der 16 Seitenräder ungenau wird, so kann hier eine zunächst theilweise Entgleisung eintreten, die recht leicht weiter fortschreiten und durch Stösse gegen die Böcke zu den bedenklichsten Folgen führen kann; ja auch die Entgleisung des einen oder anderen der Trageräder ist bei vorkommenden Schäden in der Bahn oder an den Betriebsmitteln nicht ausgeschlossen. Namentlich in Ausweichungen mit ihren infolge der Vielzahl der Schienen und Spurkränze zahlreichen führungslosen oder führungsschwachen Stellen würden solche Gefahren nicht verneint werden können. Mit solchen Schäden und Mängeln muss man aber bei jedem menschlichen Werk rechnen und auch bei unseren heutigen Bahnen kommen Entgleisungen auf freier Strecke nur bei Schäden an der Bahn oder an den Betriebsmitteln vor.

Es ist überhaupt eine der zwar oft gehörten, aber darum doch unbewiesenen Behauptungen, dass unsere heutigen Eisenbahnen bezüglich der Zuggeschwindigkeit an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen seien, dass insbesondere der Oberbau selbst unserer Hauptbahnen die Anwendung einer grösseren Geschwindigkeit nicht zulasse. Auch in Nr. 42 der „Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins" spielt diese Annahme eine gewisse Rolle und doch wird gerade dort darauf hingewiesen, dass vielfach auf den heutigen Eisenbahnen schon regelmässig Geschwindigkeiten bis zu 120 km/Std. erreicht werden und dass bei Versuchsfahrten in Nordamerika selbst Geschwindigkeiten bis zu 164 km/Std. beobachtet worden sind. Nun ist aber gerade der Oberbau der nordamerikanischen Bahnen um nichts widerstandsfähiger, als der gut gebauter deutscher Schnellzugstrecken, und auch die Gleise englischer und französischer Bahnen, auf welchen es eine gesetzliche Beschränkung der Zuggeschwindigkeit nicht gibt und auf denen daher auch Geschwindigkeiten von 120 km/Std. mehr oder minder regelmässig angewandt werden, sind, wie in den letzten Jahren wiederholt rechnerisch nachgewiesen wurde,*) den neueren deutschen Gleisen nicht überlegen. Es sind also nicht unsere Gleise, die uns hindern schneller zu fahren, sondern die leider immer noch bestehende gesetzliche Beschränkung der Zuggeschwindigkeit auf 90 km/Std., eine Beschränkung, die weder in der Bauart unserer Bahnen, noch in der der Betriebsmittel ihre Berechtigung findet und daher im Interesse eines zeitgemässen Schnellzugverkehres endlich aufgehoben werden sollte. Denn darüber kann kein Zweifel bestehen: die Wechselbeziehungen, die durch unsere hochentwickelte gewerbliche und Handelsthätigkeit hervorgerufen werden, lassen eine Beschleunigung der Schnellzüge zwischen unseren grossen Handelsstädten und Industriecentren als nothwendig erscheinen; die Eisenbahnen können diese aber infolge der gesetzlichen Begrenzung der Zuggeschwindigkeit nicht durchführen. Wie weit man ohne wesentliche Aenderung der Grundlagen unserer heutigen Eisenbahnen mit der Zuggeschwindigkeit wird gehen können, lässt sich allerdings nicht ohne weiteres sagen, sondern erfordert eingehende wissenschaftlich-praktische Untersuchungen und Studien, deren Durchführung vielleicht die in Berlin ins Leben getretene Studiengesellschaft für Schnellverkehr veranlassen wird. Jedenfalls kann man aber die heute in Deutschland üblichen Höchstgeschwindigkeiten ohne Aenderung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel unbedenklich um mindestens 30 % steigern und würde damit dem derzeitigen Bedürfnisse vollauf genügen. Und selbst bei einer weiteren Steigerung der Geschwindigkeit erscheint es, soweit sich bis jetzt übersehen lässt, zulässig und richtiger und einfacher, die Grundlagen unserer heutigen Bahnen beizubehalten und diese nur namentlich bezüglich der Bauart der Betriebsmittel der zunehmenden Geschwindigkeit anzupassen, als zu Konstruktionen zu greifen, die, wie die angeblichen Einschienen-, in Wirklichkeit aber Drei- und Fünfschienenbahnen eher alles andere darstellen als eine Verbesserung und Vereinfachung unseres Verkehrswesens.

*) Siehe z. B. Blum, Vergleichende Betrachtungen über den Werth verschiedener Oberbauanordnungen, „Organ f. d. Fortschritte d. Eisenb." 1896 S. 133; ferner Handbuch d. Ingenieurwissenschaften, Eisenbahntechnik der Gegenwart u. a.

## Ein französisches Unfallversicherungsgesetz.

Die Segnungen, welche die soziale Gesetzgebung (Kranken-, Alters-, Invaliditäts- und Unfallversicherungsgesetze) den arbeitenden Klassen in Deutschland gebracht hat, finden allmählich auch im Auslande mehr und mehr Verständniss und Würdigung. Am 3. Juni d. J. ist auch in Frankreich ein Unfallversicherungsgesetz in Kraft getreten, das insofern besonderes Interesse erweckt, als ihm das entsprechende deutsche Gesetz unverkennbar als Grundlage gedient hat, wenngleich seine Durchführung eine wesentlich andere ist, und hier und da Abweichungen vorhanden sind, wie sie nach den gesellschaftlichen Verhältnissen Frankreichs erwünscht erscheinen mussten.

Wie aus dem in Nr. 54 und 55 d. Ztg. erschienenen Aufsatze: „Die Wohlfahrtseinrichtungen der französischen Eisenbahnen" zu entnehmen ist, besteht zwar für die Eisenbahnbeamten und -Arbeiter Frankreichs seit langem eine gewisse Fürsorge für den Fall der Krankheit und der Invalidität; bei Unfällen wurde jedoch bisher bei allen Gesellschaften den Verletzten grundsätzlich nur dann eine Entschädigung gewährt, wenn sie sich bereits eine Pension erdient hatten, d. h. wenn sie sich wenigstens 15 bis 20 Jahre im Dienste befunden hatten. Die in solchen Fällen gewährten Leistungen waren überdies, da es an jeder gesetzlichen Regelung fehlte, freiwillige, und ihre Höhe schwankte daher bei den einzelnen Verwaltungen beträchtlich, einerseits nach den Abzügen, welche die Bediensteten erlitten, andererseits nach den Opfern, welche die Eisenbahngesellschaft selber zu bringen gewillt war.

Wenn schon so grosse Unternehmungen, wie es die französischen Privatbahnen sind, für ihre Unfallverletzten nur in so bescheidenem Maasse Sorge trugen, so lässt sich wohl mit Recht vermuthen, dass sich andere Unternehmer, Fabrikbesitzer usw. noch weniger um das Schicksal der in ihren Betrieben Verunglückten kümmerten.

Das neue Gesetz, dessen hauptsächliche Bestimmungen wir nachstehend theils in wörtlicher Uebersetzung, theils im Auszuge folgen lassen, wird daher von allen in Betracht kommenden Arbeitern und Beamten Frankreichs als eine ausserordentliche Wohlthat aufgenommen werden. Uns Deutsche aber darf es mit Genugthuung erfüllen, dass wir auch der französischen Nation auf dem Gebiete der Wohlfahrtseinrichtungen für die arbeitenden Klassen als Muster dienen konnten.

**Gesetz, betreffend die Haftpflicht bei Unfällen der Arbeiter im Betriebe.**

(Loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail.)

I. Entschädigungen bei Unfällen.

§ 1.

Unfälle, von welchen die im Baugewerbe, in Hüttenwerken und Fabriken, auf Werften, im Transportgewerbe zu Wasser und zu Lande, bei Be- und Entladeanlagen, in öffentlichen Lager-

häusern, Bergwerken, Gruben und Steinbrüchen beschäftigten Arbeiter und Beamten während des Betriebes betroffen werden, geben dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen Anspruch auf eine von dem Betriebsunternehmer zu leistende Entschädigung, sofern die Unterbrechung der Arbeit länger als vier Tage gedauert hat.

Dasselbe gilt für jede gewerbliche Anlage oder Nebenanlage, in welcher Explosivstoffe hergestellt oder verwendet werden oder eine durch elementare Kraft bewegte Maschine zur Benutzung gelangt.

Arbeiter, welche gewöhnlich allein beschäftigt sind, können diesem Gesetze auch dann nicht unterworfen werden, wenn sie zufällig mit anderen zusammenarbeiten.

§ 2.

Die in § 1 bezeichneten Arbeiter und Beamten können aus Unfällen, welche sie in ihrer Thätigkeit erleiden, keine weiteren Ansprüche herleiten, als sie das gegenwärtige Gesetz zulässt.

Für diejenigen, deren Jahresarbeitsverdienst mehr als 2400 Frcs. beträgt, gelten die Bestimmungen des Gesetzes nur bis zur Höhe dieses Betrages. Ueber die genannte Summe hinaus haben sie nur auf ein Viertel der in § 3 festgesetzten Renten und Entschädigungen Anspruch, sofern nicht durch besondere Abmachungen ein höherer Satz vereinbart worden ist.

§ 3.

In den in § 1 vorgesehenen Fällen stehen dem Arbeiter oder Beamten zu:

a) bei völliger und dauernder Erwerbsunfähigkeit eine Rente in der Höhe von zwei Dritteln seines Jahresarbeitsverdienstes,
b) bei theilweiser und dauernder Erwerbsunfähigkeit eine Rente im halben Betrage der durch den Unfall eingetretenen Verminderung des Arbeitsverdienstes,
c) bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit eine tägliche Entschädigung im halben Betrage des zur Zeit des Unfalls bezogenen Einkommens und zwar vom fünften Tage ab nach dem Unfall. Endet der Unfall mit dem Tode des Verletzten, so wird den nachbezeichneten Personen vom Todestage ab eine Rente nach folgenden Grundsätzen gewährt:
d) der überlebende Ehegatte erhält, vorausgesetzt, dass die Ehe weder geschieden noch getrennt und dass sie vor dem Unfall geschlossen war, eine Rente im Betrage von 20 % des Arbeitsverdienstes des oder der Verunglückten.

   Im Falle der Wiederverheirathung hört der Anspruch auf die Rente auf; der hinterbliebene Gatte erhält alsdann jedoch den dreifachen Betrag derselben als Abfindung.
e) Für die hinterbliebenen vater- oder mutterlosen, ehelichen oder unehelichen, aber vor dem Unfall anerkannten Kinder unter 16 Jahren werden Renten, wie folgt, gewährt: für ein Kind 15 %, für zwei Kinder 25 %, für drei Kinder 35 %, für vier und mehr Kinder 40 % des Arbeitsverdienstes.

   Sind oder werden die Kinder vater- und mutterlos, so erhöht sich die Rente für jedes derselben auf 20 % des Arbeitsverdienstes.

   Der Gesammtbetrag der Renten darf im ersteren Falle 40 %, im letzteren 60 % des Arbeitsverdienstes nicht übersteigen.
f) Hinterlässt der oder die Verstorbene weder einen Ehegatten noch Kinder im Sinne der Absätze d) und e), so haben die Anverwandten der auf- und absteigenden Linie, deren Ernährer die verunglückte Person war, Anspruch auf Rente, und zwar erstere lebenslänglich, letztere bis zum 16. Lebensjahre. Diese Rente beträgt für den einzelnen 10 % und darf im ganzen nicht mehr als 30 % des Arbeitsverdienstes betragen; gegebenenfalls werden die einzelnen Renten in gleichem Verhältnisse gekürzt.

Die nach diesem Gesetze zu gewährenden Renten werden vierteljährlich gezahlt und können weder verpfändet noch beschlagnahmt werden.

Ausländer, welche nach einem Unfall das französische Gebiet verlassen, erhalten als Abfindung den dreifachen Betrag der ihnen zugebilligten Rente. Die Hinterbliebenen eines Ausländers, welche zur Zeit des Unfalls nicht auf französischem Boden wohnten, haben keinen Anspruch auf Rente.

§ 4.

Der Betriebsunternehmer hat ferner die Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung zu tragen; die letzteren Kosten dürfen jedoch 100 Frcs. nicht übersteigen. (Folgen Bestimmungen bei Selbstwahl des Arztes.)

§ 5.

Die Betriebsunternehmer können sich für die ersten 30, 60 oder 90 Tage nach dem Unfall von der Verpflichtung, für die Verletzten die Kosten der Krankheit zu bestreiten und ihnen die tägliche Entschädigung (oder wenigstens einen Theil derselben) zu gewähren, befreien, wenn sie nachweisen:

1. dass sie ihre Arbeiter Unterstützungskassen angeschlossen und ihrerseits einen Beitragsantheil übernommen haben, der durch Vereinbarung festzusetzen ist und den von dem zuständigen Minister genehmigten Mustersatzungen entsprechen muss, keinesfalls aber geringer als ein Drittel des Beitrages sein darf,
2. dass diese Kassen ihren Mitgliedern bei Unfällen für 30, 60 oder 90 Tage ärztliche Fürsorge und Heilmittel sowie eine tägliche Unterstützung gewähren.

Beträgt die seitens der Kasse zu gewährende Unterstützung weniger als die Hälfte des täglichen Arbeitsverdienstes des Verletzten, so ist der Betriebsunternehmer verpflichtet, den fehlenden Betrag unmittelbar zu leisten.

§ 6.

Die Besitzer von Bergwerken, Gruben und Steinbrüchen sind von den vorerwähnten Zahlungen befreit, wenn sie zu den für diese Unternehmungen nach dem Gesetze vom 29. Juni 1894 errichteten Hilfskassen jährliche Beiträge leisten.

Die Höhe der letzteren stellt die betreffende Kasse fest; die Genehmigung erfolgt durch den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Diese Bestimmungen sind auch auf alle diejenigen Betriebsunternehmer anwendbar, welche entsprechend dem Titel III des vorbezeichneten Gesetzes für ihre Arbeiter besondere Hilfskassen gegründet haben. In diesen Fällen steht die vorerwähnte Genehmigung dem Minister für Handel und Gewerbe zu.

§ 7.

Unabhängig von den Wirkungen des gegenwärtigen Gesetzes verbleibt dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen gegenüber den Urhebern des Unfalls, abgesehen von dem Betriebsunternehmer, seinen Vertretern und Arbeitern, der Anspruch auf Schadenersatz nach gemeinem Recht.

Die Verurtheilung Dritter zum Schadenersatz befreit in dem gegebenen Maasse den Betriebsunternehmer von den ihm auferlegten Verpflichtungen.

Die Klage gegen verantwortliche Dritte steht auch dem Betriebsunternehmer auf eigene Gefahr an Stelle des Verletzten oder seiner Angehörigen zu, wenn diese von ihrem Rechte keinen Gebrauch machen.

§ 8.

Der Verdienst, welcher der Entschädigung eines verletzten Arbeiters unter 16 Jahren oder eines Lehrlings zu Grunde zu legen ist, darf nicht niedriger sein, als der niedrigste Verdienst vollkommen erwerbsfähiger Arbeiter gleicher Art in dem betreffenden Betriebe.

Bei vorübergehender Erwerbsunfähigkeit soll indessen die Entschädigung für jugendliche Arbeiter nicht die Höhe ihres eigenen Verdienstes überschreiten.

§ 9.

Nach endgültiger Festsetzung der Rente, d. h. nach Ablauf der in § 19 vorgesehenen Revisionsfrist kann der Verletzte die baare Auszahlung bis zu einem Viertel desjenigen Kapitals verlangen, welches zur Schaffung seiner Rente erforderlich ist. Die Höhe dieses Kapitals ist nach den von der Altersrentenkasse aufgestellten Sätzen zu berechnen.

Der Verletzte kann ferner verlangen, dass dieses Kapital oder das, wie vorerwähnt, bis um ein Viertel verminderte Kapital zur Herstellung einer lebenslänglichen Rente diene, welche bis zum halben Betrage auf den Ehegatten überzugehen hat. In diesem Falle ist die Unfallrente derartig zu verkürzen, dass durch die Uebertragung derselben keine vermehrten Anforderungen an den Betriebsunternehmer entstehen.

Der § 10 enthält eine Bestimmung über die Berechnung des Jahresarbeitsverdienstes.

II. Anzeige und Untersuchung der Unfälle.

§ 11.

Jeder Unfall, welcher eine Arbeitsunfähigkeit herbeigeführt hat, muss innerhalb 48 Stunden von dem Betriebsunternehmer oder seinen Vertretern dem Gemeindevorsteher angezeigt werden, der hierüber eine Verhandlung aufzunehmen hat.

Die Anzeige muss die Namen und Wohnungen der Zeugen des Unfalls enthalten. Derselben ist ferner ein ärztliches Zeugniss beizufügen, welches sich über den Zustand des Verletzten, über die voraussichtlichen Folgen des Unfalls sowie über den Zeitpunkt auszusprechen hat, zu welchem ein endgültiges Gutachten abgegeben werden kann.

Die gleiche Anzeige kann auch seitens des Verletzten oder seiner Hinterbliebenen erstattet werden.

Dem Anzeigenden ist von dem Gemeindevorsteher eine Bescheinigung über die erfolgte Anzeige auszufertigen.

Der Gemeindevorsteher hat von jedem stattgehabten Unfall dem zuständigen Gewerbeinspektor oder demjenigen Bergbeamten, welcher mit der Ueberwachung des betreffenden Betriebes betraut ist, sofort Kenntniss zu geben.

§ 12.

Sofern die Verletzung nach dem ärztlichen Zeugnisse geeignet ist, den Tod oder dauernde gänzliche oder theilweise Erwerbsunfähigkeit herbeizuführen, hat der Gemeindevorsteher sogleich dem Friedensrichter des Bezirks, in welchem sich der Unfall ereignete, eine Abschrift der Anzeige und des ärztlichen Zeugnisses zuzustellen.

Innerhalb 48 Stunden nach Empfang dieser Meldung hat der Friedensrichter eine Untersuchung einzuleiten, in der folgendes festzustellen ist:

1. Ursache, Art und besondere Umstände des Unfalls,
2. verletzte Personen und deren Aufenthaltsort,
3. Art der Beschädigungen,
4. Rechtsnachfolger, die gegebenenfalls auf eine Entschädigung Anspruch erheben können,
5. täglicher und jährlicher Arbeitsverdienst der Verletzten.

Der § 13 enthält Bestimmungen über die Führung der Untersuchung, welche spätestens zehn Tage nach dem Unfall abgeschlossen sein soll.

§ 14.

Betriebsunternehmer oder deren Vertreter, welche den Bestimmungen des § 11 zuwiderhandeln, werden mit Geldstrafe von 1 bis 15 Frcs. bestraft.

Im Wiederholungsfalle während eines Jahres steigt die Geldstrafe auf 16 bis 300 Frcs.

Im übrigen kommt bei Zuwiderhandlungen gegen diesen Paragraph der Art. 463 des Strafgesetzes zur Geltung.

Aus Abschnitt III. Zuständigkeit der Gerichte. Gerichtliches Verfahren. Berufungen. (§§ 15–22) sind folgende Bestimmungen von Interesse:

§ 18.

Die in diesem Gesetze vorgesehene Entschädigungsklage verjährt ein Jahr nach dem Tage des Unfalls.

§ 19.

Der Antrag auf Revision der Entschädigung ist, sofern er sich auf eine Zu- oder Abnahme der Erwerbsunfähigkeit des Verletzten oder auf den Tod desselben infolge des Unfalls stützt, innerhalb dreier Jahre nach stattgehabtem Vergleiche oder nach endgültiger Entscheidung zulässig.

Die Pensionsurkunde wird dem Verletzten erst nach Ablauf dieser drei Jahre ausgehändigt.

§ 20.

Einem Verletzten, welcher den Unfall absichtlich herbeigeführt hat, steht keine der in diesem Gesetze vorgesehenen Entschädigungen zu.

Ist der Unfall erwiesenermaassen einem unentschuldbaren Versehen des Arbeiters zuzuschreiben, so kann das Gericht auf eine Verminderung der im Abschnitt I festgesetzten Pension entscheiden.

Wenn dagegen nachgewiesen wird, dass der Unfall einem unentschuldbaren Versehen des Arbeitgebers oder seiner Vertreter zuzuschreiben ist, so kann die Entschädigung erhöht werden, jedoch nur insoweit, dass die Rente oder die Gesammtheit der Renten die Verminderung bezw. den vollen Betrag des Jahresarbeitsverdienstes nicht überschreitet.

§ 22.

Der Staatsanwalt ist berechtigt, dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen unentgeltlichen Rechtsbeistand vor dem Gericht zu gewähren.

Eigenartig sind zum Theil die Bestimmungen über

IV. Die Gewährleistungen.

§ 23.

Die Forderung des Unfallverletzten oder seiner Hinterbliebenen hinsichtlich der Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung sowie hinsichtlich der zugebilligten Entschädigungen für vorübergehende Erwerbsunfähigkeit gilt gemäss Art. 2101 des Bürgerlichen Gesetzes als bevorrechtigt und wird daselbst unter Nr. 6 nachgetragen werden.

Die Zahlung der Entschädigungen für dauernde Arbeitsunfähigkeit oder für Unfälle mit tödtlichem Ausgange wird nach den Bestimmungen nachstehender Paragraphen gewährleistet.

§ 24.

Wenn die schuldenden Betriebsunternehmer, die Versicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit oder zu festen Prämiensätzen oder die Garantiegenossenschaften mit solidarischer Haftpflicht es unterlassen, am Fälligkeitstage die von ihnen zu leistenden Entschädigungen für Unfälle, welche den Tod oder dauernde Arbeitsunfähigkeit herbeigeführt haben, zu zahlen, so ist den Berechtigten diese Zahlung durch die staatliche Altersrentenkasse vermöge eines besonderen Garantiefonds gewährleistet, welcher, wie folgt, zu bilden ist, und dessen Verwaltung der genannten Kasse übertragen wird.

§ 25.

Behufs Bildung dieses Garantiefonds wird der Gewerbesteuersatz der in § 1 bezeichneten Unternehmer um 4 Cts.

(0,04 Frcs.) erhöht, und bei den Bergwerken für jedes Hektar eine Steuer von 5 Cts. (0,05 Frcs.) erhoben werden.

Diese Sätze können durch das Finanzgesetz je nach den Bedürfnissen erhöht oder ermässigt werden.

§ 26.

Die staatliche Rentenkasse hat an diejenigen Unternehmer, für deren Rechnung sie gemäss obigen Bestimmungen Zahlungen geleistet hat, Rückansprüche zu erheben.

Ist der Betriebsunternehmer eine Versicherung eingegangen, so geniesst die Kasse in Bezug auf diese das im Artikel 2102 des Bürgerlichen Gesetzes vorgesehene Vorrecht und hat keine weiteren Ansprüche an den Unternehmer.

Durch besondere Verwaltungsvorschriften wird die Einrichtung und das Geschäftsverfahren der staatlichen Rentenkasse, soweit dieselbe durch die vorstehenden Bestimmungen berührt wird, geregelt werden, insbesondere auch hinsichtlich der Art, wie die Ersatzansprüche an die schuldenden Betriebsunternehmer, Versicherungsgesellschaften oder Garantiegenossenschaften zu erheben sind, und hinsichtlich der Bedingungen, unter denen die Verletzten oder ihre Hinterbliebenen die Auszahlung der Entschädigung bei der Kasse verlangen können.

§ 27.

Die französischen und fremden Unfallversicherungsgesellschaften auf Gegenseitigkeit oder zu festen Prämiensätzen sind der Aufsicht und Kontrole des Staates unterworfen und verpflichtet, Reserven oder Bürgschaften nach einem von der öffentlichen Verwaltung herauszugebenden Reglement zu schaffen.

Die Garantiegenossenschaften sind derselben Ueberwachung unterworfen; ein Reglement der öffentlichen Verwaltung wird die für ihre Bildung und Wirksamkeit erforderlichen Bestimmungen festsetzen.

Der Betrag der Reserven und Bürgschaften haftet in erster Linie für die Auszahlung der Pensionen und Entschädigungen.

Alle aus der Aufsicht und Kontrole erwachsenden Kosten werden aus Abgaben gedeckt, welche im Verhältniss zu dem Betrage der Reserven oder Bürgschaften zu erheben und durch Beschluss des Handelsministers alljährlich für jede einzelne Gesellschaft festzusetzen sind.

§ 28.

Von den Schuldnern kann nicht die Einzahlung desjenigen Kapitals, welches die auf Grund dieses Gesetzes bewilligten Pensionen darstellen, verlangt werden; jedoch können sich dieselben durch freiwillige Einzahlung eines entsprechenden Kapitals bei der staatlichen Rentenkasse von allen weiteren Verpflichtungen befreien. Zu diesem Zwecke wird die genannte Kasse sechs Monate nach Veröffentlichung dieses Gesetzes einen Tarif aufstellen, in welchem der Sterblichkeit Unfallverletzter und ihrer Hinterbliebenen Rechnung zu tragen ist.

Gibt ein Unternehmer seinen Betrieb aus irgend welchen Gründen auf, so wird das Kapital für die von ihm zu tragenden Pensionen ohne weiteres fällig und ist bei der staatlichen Rentenkasse einzuzahlen. Die Höhe dieses Kapitals ist am Tage der Fälligkeit nach dem vorerwähnten Tarife zu bemessen.

Der Betriebsunternehmer oder seine Rechtsnachfolger können indessen von der Einzahlung dieses Kapitals befreit werden, wenn sie Sicherheiten bieten, die noch durch ein besonderes Reglement der öffentlichen Verwaltung festzusetzen bleiben.

Aus den

Allgemeinen Bestimmungen (Abschnitt V)

ist zu bemerken, dass nach

§ 30

Verträge, welche diesem Gesetze zuwiderlaufen, rechtsungültig sind, und dass nach

§ 31

die Betriebsunternehmer unter Androhung einer Geldstrafe von 1 bis 15 Frcs. verpflichtet sind, in ihren Werken dieses Gesetz und die zu dessen Ausführung zu erlassenden Verwaltungsreglements auszuhängen.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Der **preussische Landeseisenbahnrath** hielt am Donnerstag, den 9. November, in Berlin unter Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck seine diesjährige Herbstsitzung ab, deren Tagesordnung u. a. die Tarifirung von elektrischen Akkumulatoren und die Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten aus Spezialtarif I in die allgemeine Wagenladungsklasse, d. h. Erhöhung der Eisenbahnfrachten für diese Produkte, enthielt. Beim erstgenannten Gegenstand handelte es sich um einen von Akkumulatorenfabriken gestellten Antrag auf Herabsetzung der Bahnfracht für elektrische Akkumulatoren und deren Bestandtheile in den Spezialtarif I. Der Ausschuss für Verkehrsinteressenten hatte ihn befürwortet, die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen abgelehnt. Hier wurde nun seitens des Unterstaatssekretärs erklärt, dass es wesentlich darauf ankomme, ob es angängig sei, die Bleiplatten der Akkumulatoren in den Spezialtarif I aufzunehmen, da die meisten der übrigen zur Herstellung von Akkumulatoren verwendeten Materialien bei Einzelversendungen schon zum Spezialtarif I befördert würden. Die ständige Tarifkommission sei der Meinung gewesen, dass die Bearbeitung dieser Bleiplatten über die Begriffsbestimmung der Position „Blei“ des Spezialtarifes I erheblich hinausgehe. Während letztere nur Blei in roher oder roh bearbeiteter Form umfasse, handele es sich bei den Akkumulatorenplatten um eine aus chemischer und technischer Bearbeitung hervorgegangene fertige Waare. Andererseits habe der Ausschuss der Verkehrsinteressenten die Meinung vertreten, dass mit Rücksicht auf den starken Aufschwung der in Frage kommenden Industrie und den in den letzten 10 Jahren eingetretenen Preisrückgang der Akkumulatoren ein wirthschaftliches Bedürfniss für die Detarifirung vorliege. Auch handele es sich bei Akkumulatoren nicht um einen einmaligen Transport, sondern um einen regelmässigen Beförderungskreislauf, da die Akkumulatoren in 8 bis 10 Monaten unwirksam würden und dann als Altmaterial zur Herstellungsstätte zurückgingen, um eingeschmolzen und zu neuen Platten geformt zu werden. Derartige Güter mit dauernder Verfrachtung verdienten in tarifarischer Beziehung eine gewisse Rücksichtnahme. Und es komme endlich noch hinzu, dass Deutschland in der Akkumulatorenindustrie zur Zeit an der Spitze stehe, und dass die Frachtermässigung zur Förderung derselben wesentlich beitragen würde. Ein Bedürfniss dafür könne aber um so weniger in Abrede gestellt werden, als die Akkumulatoren auch im Kleingewerbe in immer weiterem Maasse gebraucht würden. Diesem Votum des Ausschusses der Verkehrsinteressenten schloss sich auch der Landeseisenbahnrath an, indem er den Antrag auf Herabsetzung der Fracht für Akkumulatoren und deren Bestandtheile befürwortete.

Der Antrag auf Erhöhung der Frachtsätze für Mehl und Mühlenfabrikate ist, wie der Unterstaatssekretär berichtete, von der bayerischen Staatsbahn ausgegangen und von der württembergischen unterstützt worden. Veranlassung hierzu hätten die Klagen über den Niedergang der kleinen und mittleren Mühlen Süddeutschlands gegeben, welche sich durch die bedeutende Zufuhr fremden Mehles aus Oesterreich-Ungarn, den Rheingegenden, Nord- und Ostdeutschland und Frankreich in ihrem Bestehen bedroht sähen. In erster Linie aber werde die Ursache in der tarifarischen Gleichbehandlung von Getreide und Mühlenfabrikaten gefunden. Nachdem sich mehrere Mitglieder des Landeseisenbahnraths gegen den Antrag ausgesprochen

hatten, führte auch der Vertreter des Ministers für Landwirthschaft aus, dass die östlichen Provinzen sämmtlich gegen eine Erhöhung der Mehlfracht Stellung genommen hätten. Ebenso sei die Landwirthschaftskammer für die Provinz Brandenburg von ihrer früheren, dem bayerischen Antrage günstigen Stellungnahme zurückgekommen und habe die Ablehnung jenes Antrages empfohlen. Es werde also von der überwiegenden Mehrzahl der landwirthschaftlichen Vertretungen die Beibehaltung des gegenwärtigen Tarifzustandes als nothwendig bezeichnet. Der Landeseisenbahnrath lehnte sodann mit 30 Stimmen den Antrag ab. 2 Mitglieder hatten sich der Abstimmung enthalten und 2 für den Antrag gestimmt.

— Am 15. November d. J. findet im Potsdamer Bahnhof zu Berlin die diesjährige **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen** statt. In früheren Jahren pflegte diese Konferenz erst Mitte Dezember zu tagen. Die diesmalige frühere Anberaumung hängt mit der Nothwendigkeit zusammen, über die auf der Tagesordnung stehenden Zusatzbestimmungen zur neuen Eisenbahnverkehrsordnung so zeitig schlüssig zu werden, dass noch die Zustimmung der betheiligten Regierungen zu den Beschlüssen eingeholt und das Inkrafttreten zum 1. Januar 1900 ermöglicht werden kann.

In der 60 Punkte umfassenden Tagesordnung befinden sich eine Anzahl von Abänderungsanträgen zu dem Verzeichniss der sperrigen Güter, zu dem Verzeichniss der in gedeckt gebauten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife, zu der Güterklassifikation selbst und zum Nebengebührentarif, zum Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren und zu dem Personen- und Gepäcktarif. Auch eine neue Geschäftsordnung der ständigen Tarifkommission und der Generalkonferenz wird zur Berathung und Verabschiedung gelangen.

Ueber die einzelnen wichtigeren Punkte zu berichten wird sich Gelegenheit bieten, sobald die Beschlüsse bekannt geworden sind.

— **Nachweisung der Unfälle auf den deutschen Eisenbahnen.** Im Monat September d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 4 bei Personenzügen), 14 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 8 Zusammenstösse auf freier Bahn (sämmtlich bei Güterzügen), 15 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 3 Reisende und 13 Bahnbedienstete verletzt.

— Nach einem im „Eisenbahnverordnungsblatt" veröffentlichten Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Oktober d. J. kann von jetzt an die **Vertretung des Vorstandes der Werkstätten- oder Maschineninspektion** bei dessen Abwesenheit oder Behinderung dem der Inspektion zugetheilten **Eisenbahnbetriebsingeniör** in allen denjenigen Geschäften übertragen werden, die nicht, wie die Untersuchungen und Druckproben von Dampfkesseln usw. den höheren technischen Eisenbahnbeamten vorbehalten sind. Auch die Vertretung im Betriebsmaschinendienst kann dem Eisenbahnbetriebsingeniör übertragen werden, wenn er in diesem Dienstzweige ausgebildet ist. Nach den bisherigen Vorschriften konnten diese Vertretungen einem Eisenbahnbetriebsingeniör nur bei vorübergehenden kurzen Behinderungen des Vorstandes übertragen werden.

— Dem Vernehmen der „Berl. Pol. Nachr." zufolge liegt es in der Absicht, die sogenannte **Sekundärbahnvorlage** sofort nach dem Zusammentritt des Landtages dem Abgeordnetenhause zugehen zu lassen.

— Zur Unterstützung der deutschen Seehäfen und zur weiteren Förderung der Ausfuhr der deutschen Eisenwerke werden vom 15. d. Mts. ab auf den preussisch-hessischen Staatsbahnen die **Frachtsätze des Eisenausfuhrtarifs bei der Ausfuhr nach Ostasien** weiter ermässigt. Die Eisenbahnkommissare sind ermächtigt, den Verwaltungen der ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen auf Antrag die Genehmigung zur Einführung der gleichen Tarifmaassnahmen zu ertheilen. Die Ausdehnung auf den direkten Verkehr mit anderen deutschen Bahnen einschliesslich der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen bleibt vorbehalten.

— **Behebung der durch Hochwasser verursachten Verkehrsstörungen auf den bayerischen Bahnen.** Die durch die Hochwasserkatastrophe vom September d. J. herbeigeführten Beschädigungen an der Lokalbahn Traunstein-Trostberg sind nun sämmtlich behoben und ist am 9. d. Mts. der volle fahrplanmässige Betrieb auf genannter Lokalbahn wieder aufgenommen. Hiernach besteht von den vielfachen, durch genannte Katastrophe verursachten Betriebsstörungen auf den bayerischen Staatseisenbahnen nur noch eine fort, nämlich die Sperrung der Strecke Siegsdorf-Ruhpolding der Lokalbahn Traunstein-Ruhpolding und ist auch die Wiederherstellung dieser Strecke in nächster Zeit zu erwarten.

— **Das Eisenbahnwesen in der bayerischen Abgeordnetenkammer.** Am 3., 4. und 6. d. Mts. gelangte in der bayerischen Abgeordnetenkammer der in Nr. 79 S. 1286 und 1287 d. Ztg. enthaltene Gesetzentwurf, betreffend a) den zweigleisigen Ausbau der Staatseisenbahnen und b) die Beschaffung von Fahrmaterial zur Berathung. Der Berichterstatter hob zunächst hervor, dass die bayerischen Staatseisenbahnen in den letzten Jahren eine sehr starke Steigerung des Verkehrs aufzuweisen haben; die eine Seite dieser Steigerung zeige sich in den wachsenden Einnahmen, die Kehrseite derselben trete aber hervor in den ausserordentlichen Ausgaben, welche nach verschiedenen Richtungen zu machen seien, um jene Maassnahmen zu treffen, die nothwendig und dringend geboten sind diesen steigenden Verkehr auch zu bewältigen, und mit zweien dieser wichtigsten Maassnahmen beschäftige sich nun der vorliegende Gesetzentwurf. Was zunächst den zweigleisigen Ausbau des Bahnnetzes betrifft, so erklärte der Berichterstatter diesen einerseits für besonders nothwendig zur rascheren und pünktlichen Abwickelung des Verkehrs, andererseits aber auch zu dessen möglichster Sicherheit hauptsächlich da, wo der Verkehr sich mehr zusammendränge, was auf verschiedenen Linien der Fall wäre. Da ferner die Doppelgleise auch noch ermöglichen, das Fahrmaterial besser auszunutzen, so trage die weitere Anlage solcher wesentlich dazu bei, dem auch in Bayern aufgetretenen Uebelstande — dem Wagenmangel — entsprechend abzuhelfen. — Hinsichtlich des Umfanges der Doppelbahnen äusserte sich der Berichterstatter dahin, dass in Bayern der Bau von solchen im grossen Umfange mit dem Gesetz vom Jahre 1889 begonnen habe; bis zu diesem Zeitpunkte waren von allen Linien nur 414 km zweigleisig, aber durch Annahme gegenwärtiger Gesetzesvorlage erhielten die Bahnen mit Doppelgleisen in Bayern eine Ausdehnung von 2034 km, und es würde dadurch der grössere Theil der Hauptbahnen Bayerns, die eine Strecke von 3911 km umfassen, mit Doppelgleisen versehen sein.

Nachdem hierauf eine Anzahl von Landtagsabgeordneten mit verschiedenen Wünschen und Anträgen hervorgetreten war, ergriff Staatsminister Dr. Freiherr von Crailsheim das Wort. Aus seiner Rede sind folgende bemerkenswerthe und interessante Aeusserungen bezw. Rückblicke besonders hervorzuheben: „Bis zum Jahre 1889 hatte man auf den bayerischen Staatsbahnen fast gar keine Doppelbahnen; der Landtag war damals derartigen Ausgaben, die keine unmittelbare Rente abwerfen, durchaus abgeneigt. Im Jahre 1883/84 wurde an den Landtag ein Postulat gebracht wegen Legung eines Doppelgleises von München nach Starnberg und — heutzutage würde man das gar nicht glauben — ich hatte die grösste Mühe damals das Postulat durchzubringen. Dies war natürlich für die königliche Staatsregierung nichts weniger als ermuthigend, auf dieser Bahn fortzuschreiten, zumal als im Jahre 1884 durch die Eröffnung der Arlbergbahn die Eisenbahnrente in Bayern zurückging und demgemäss das Bedürfniss nach Doppelgleisen auch sich minderte. Als aber der Verkehr sich wieder mehrte, zögerte die Staatsregierung auch nicht, mit weiteren Vorlagen hervorzutreten; es war dies im Jahre 1889 und seit dieser Zeit ist dieselbe ununterbrochen beschäftigt, die Schnellzuglinien nach Maassgabe der Dringlichkeit und des Bedürfnisses mit Doppelgleisen zu versehen; aber sämmtliche Schnellzuglinien sofort mit Doppelgleisen zu belegen, liegt ausserhalb des Bereiches der Möglichkeit und infolge dessen ist die Staatsbahnverwaltung darauf angewiesen, die Doppelgleise auf den einzelnen Linien nur nach Maassgabe des Bedürfnisses gradatim zu legen; es geschieht aber alles, was in der That möglich ist."

In der sodann sich anschliessenden Erörterung gelangten die Vorlagen der königlichen Staatsregierung, betr. den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecken Augsburg-Donauwörth, Kirchenlaibach-Marktredwitz und Kempten-Röthenbach bei Lindau im Gesammtansatze von 11534300 ℳ. einstimmig zur Annahme.

Der Berichterstatter wendet sich sodann zu der Vorlage der königlichen Staatsregierung, nach welcher eine Vermehrung des Fahrmaterials um 64 Lokomotiven, 177 Personen-, 41 Postwagen, 1000 Güterwagen und 90 Gepäckwagen verlangt wird und berichtet ferner über die Verhandlungen im Ausschusse hierüber, bei welcher Gelegenheit unter anderem auch die verschiedenen Klagen über den Wagenmangel, der besonders in der letzten Zeit auf den bayerischen Staatseisenbahnen sich in vermehrtem Maasse fühlbar gemacht habe, zum Ausdrucke gekommen seien, obschon in den letzten Jahren ein erheblich beschleunigtes Tempo in der Beschaffung von neuem Wagenmaterial bei der Eisenbahnverwaltung eingetreten war, was aus folgenden Gegenüberstellungen deutlich ersichtlich sei; während nämlich am Schlusse des Jahres 1895 an Lokomotiven 1350, an Personenwagen 3497, an Gepäck- und Güterwagen 20081 Stück vorhanden waren, befindet sich die Staatsbahnver-

waltung nach dem Stande vom 12. Oktober d. J. im Besitze von 1585 Lokomotiven, 3590 Personen- und 23371 Gepäck- und Güterwagen.

Nachdem alsdann der Berichterstatter noch erwähnt hatte, dass auch hinsichtlich der Beschaffenheit mancher Personenwagen sowie bezüglich der aus belgischen Fabriken stammenden Güterwagen sich verschiedene Klagen geltend gemacht hätten, ergriff eine Anzahl weiterer Mitglieder der Kammer das Wort, die sich grösstentheils über vorstehende Klagen noch eingehender verbreiteten und dabei noch verschiedene Wünsche zum Ausdrucke brachten, so unter anderem hinsichtlich beschleunigterer Fahrzeiten, hinsichtlich Ueberfüllung der Personenwagen, dann über Anbringung von Krahnen behufs rascherer Ver- und Entladung von Gütern, über Verwendung grösstentheils älterer Personenwagen auf den Nebenlinien usw.

Den Erwiderungen des königlichen Staatsministers hierauf entnehmen wir in Kürze folgendes: Die Versammlung des Landtages pflegt zusammenzufallen mit der Zeit, in welcher stets der grösste Wagenmangel auftritt; im heurigen Jahre bestand aber ein besonderer Anlass, über den Wagenmangel zu klagen, an welchem die Staatsregierung vollständig unschuldig ist, denn derselbe ist zum wesentlichen Theil auf die Ueberschwemmungen zurückzuführen. Das Hochwasser hat lange Zeit den Zugverkehr in empfindlichster Weise behindert, eine Masse von Gütern, welche der Abfertigung harrten, konnten nicht abgefertigt werden; unsere Wagen konnten von unseren Bahnhöfen nur mit Schwierigkeiten an die österreichischen Grenzbahnhöfe gebracht werden, da diese gleichfalls überfüllt waren infolge des auch in Oesterreich eingetretenen Hochwassers. All' das wirkte zusammen, um den Wagenmangel in diesem Herbste ganz ausserordentlich zu steigern; hierbei ist noch zu bemerken, dass von den bestellten Güterwagen noch 990 ausstehen und erst im nächsten Jahre zur Anlieferung kommen und sodann zu demjenigen Material hinzukommen, welches auf Grund gegenwärtigen Gesetzes zur Bestellung gelangen soll. — Was sodann die Frage betrifft, ob die verlangten Mittel ausreichen, um künftighin einem Wagenmangel zu begegnen, ist zu bemerken, dass ein Wagenmangel zu Zeiten des stärksten Verkehres wohl niemals ausbleiben wird; im Herbst werden nicht blos wir, sondern auch andere Eisenbahnverwaltungen stets solchen haben. Zudem ist es auch ausserordentlich schwer, vorauszusagen, wie sich die Entwickelung des Verkehres in den nächsten Jahren gestalten wird und man kann nicht sagen, weil in den letzten 10 oder 5 Jahren der Verkehr in der und der Weise gestiegen ist, so wird er auch im nächsten Jahre so und so steigen; man muss bei Bemessung des Verkehres nicht allein den Durchschnitt der letzten Jahre im Auge behalten, sondern mit den gesammten wirthschaftlichen Faktoren, welche thätig sind, rechnen und das ist eine ausserordentlich schwierige Aufgabe, bei welcher sich sogar diejenigen Kreise häufig irren, welche mit Handel und Verkehr in allernächster Beziehung stehen, nämlich die Handelswelt selbst.

Welch kolossale Summen Bayern in den letzten Jahren für Fahrmaterial verausgabt hat und verausgaben wird, fährt der königliche Staatsminister fort, möge aus folgenden Ziffern hervorgehen: Im Jahre 1898 = 16793000 *M.*, der im ausserordentlichen Landtag dieses Jahres gewährte Kredit betrug 15146000 *M.*, der gegenwärtige Gesetzentwurf enthält eine Kreditforderung von 12174000 *M.* und im Budget der nächsten Finanzperiode sind eingesetzt 2082000 *M.* als ausserordentliche Ausgabe, so dass wir seit dem Jahre 1898 nicht weniger als 46195000 *M.* für Fahrmaterial theils verausgabt haben, theils verausgaben wollen; angesichts solcher respektablen Summen dürfte auch die Aeusserung, als hätte die Staatsregierung in den letzten Jahren dieser Frage zu wenig Aufmerksamkeit zugewendet, bezw. eine falsche Sparsamkeit walten lassen, vollständig unbegründet erscheinen. Was nun die im Jahre 1898 aus Belgien bezogenen gedeckten Güterwagen anlangt, so wurden sie bei der Ablieferung einer genauen Untersuchung unterzogen, anstandslos übernommen und in Betrieb gestellt. Im Laufe des vergangenen Sommers zeigten sich an denselben Mängel, die in Verwendung nicht genügend ausgetrockneten Holzes und mangelhafter Befestigung der Wagendecken ihren Grund hatten; es trat ein theilweises Loswerden der Dachverschalung ein, ein Mangel, der auf Kosten der Lieferanten behoben wurde. Gegenüber den aufgestellten Behauptungen ist zu konstatiren, dass die Konstruktion der Wagen vollständig entsprechend und genau die von der Generaldirektion vorgeschriebene ist und dass die vorerwähnten Material- und Arbeitsfehler nach entsprechender Nachhilfe die Brauchbarkeit und Solidität der Wagen in keiner Weise beeinträchtigen; bei den gelieferten offenen Güterwagen haben sich überhaupt keine Anstände ergeben. Hinsichtlich der Beschaffenheit verschiedener Personenwagen ist zuzugeben, dass wir eine Reihe älterer Wagen haben, die vorerwähnten Ansprüchen nicht mehr genügen; dieselben können jedoch unmöglich sofort beseitigt werden und müssen eben noch eine Zeit lang im Dienste bleiben, bis sie vollständig ausrangirt werden können; aber es ist begreiflich, dass man dieselben nicht auf internationalen Linien verwendet, sondern auf denjenigen bei welchen hauptsächlich ein lokaler Verkehr besteht. Was die Fahrzeiten betrifft ist zu bemerken, dass Bayern im grossen und ganzen dieselbe Durchschnittsgeschwindigkeit hat wie andere Bahnverwaltungen, nämlich 75 bis 80 km; grosse und häufige Aufenthalte auf den Stationen tragen aber natürlich zur Verminderung der Durchschnittsgeschwindigkeit bei. Die beklagte Ueberfüllung von Zügen ist nicht immer zu verhindern; es kommen Fälle vor, wo Tausende in einem Zuge befördert werden wollen, was natürlich nicht möglich ist; dass dann der abgehende Zug überfüllt ist, ist ebenso begreiflich, als dass Personen zurückbleiben müssen, bis ein neuer Zug formirt ist. Dem Wunsche endlich, es möchten für den Hopfentransport Wagen mit grösserer Bodenfläche zur Verfügung gestellt werden, wird, nachdem in Aussicht genommen ist, weitere solche Wagen zu bestellen, alsdann wohl Rechnung getragen werden können. Nach entsprechenden Schlussworten des Referenten wurde sodann die Vorlage, betr. Beschaffung von Fahrmaterial im Betrage zu 12174000 *M.*, mit Einstimmigkeit bewilligt.

— Das „Regierungsblatt für das Königreich Württemberg“ veröffentlicht die **Konzessionsurkunde für die Nebeneisenbahnen von Ebingen nach Onstmettingen, von Gaildorf nach Untergröningen und von Amstetten nach Laichingen.** Hiernach werden die Konzessionen der Aktiengesellschaft „Württembergische Eisenbahngesellschaft“ mit dem Sitz in Stuttgart ertheilt. Für die Ausführung dieser Bahnen gewährt der Staat der Gesellschaft einen einmaligen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Beitrag und zwar für die Linie Ebingen-Onstmettingen 10000 *M.* für das Kilometer Bahnlänge, im ganzen nicht mehr als 82500 *M.*, für die Linie Gaildorf-Untergröningen 18000 *M.* für das Kilometer Bahnlänge, im ganzen nicht mehr als 343300 *M.* und für die Linie Amstetten-Laichingen 20000 *M.* für das Kilometer Bahnlänge, im ganzen nicht mehr als 332800 Mark. Die Bahn Ebingen-Onstmettingen soll normale Spurweite erhalten. Die Spurweite der beiden anderen — schmalspurigen — Bahnen bleibt der Entschliessung des zuständigen Ministeriums vorbehalten. Der Bau dieser beiden Bahnen muss so eingerichtet werden, dass mit Hilfe von Rollschemeln normalspurige Wagen auf dieselben übergehen können. Die Konzession ist auf die Dauer von 90 Jahren, vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung der zuletzt in Betrieb gelangenden Strecke an gerechnet, verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates über.

— Die Thronrede, mit welcher am 10. d. Mts. der **Landtag des Königreichs Sachsen** eröffnet wurde, enthält in Bezug auf das **Eisenbahnwesen** folgenden Satz:

Obwohl während der letzten Jahre die Ausgaben für den Betrieb der Staatseisenbahnen wegen der ausserordentlich gesteigerten Anforderungen an ihre Verwaltung stärker gestiegen sind als die erzielten Einnahmen, so dass die Verzinsung des Anlagekapitals gegenüber den Vorjahren zurückgegangen ist, so lässt sich gleichwohl eine grosse Anzahl kostspieliger, im Interesse der Sicherheit und der Ordnung des Betriebes aber nothwendiger Erweiterungsbauten an bestehenden Eisenbahnen und Verkehrsstellen nicht vermeiden. Im neuen Etat sind daher hierfür ansehnliche Mittel vorzusehen gewesen. Ebenso sind für die Vermehrung der Betriebsmittel wiederum grössere Summen in Bereitschaft zu stellen, um dem gestiegenen Verkehr zu genügen. Der weitere Ausbau des vaterländischen Eisenbahnnetzes begegnet zwar zufolge des gegenwärtig besonders fühlbaren Mangels an technischen Kräften erheblichen Schwierigkeiten, doch wird Meine Regierung nach Möglichkeit darauf bedacht sein, den Bau neuer Linien nicht ins Stocken gerathen zu lassen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preussischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt worden: der Regierungsassessor von Guérard, bisher in Essen a/Ruhr, als Vorstand (auftrw.) der Verkehrsinspektion nach Graudenz, der Regierungsassessor Marx, bisher in Kiel, an die Eisenbahndirektion in Magdeburg, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Guillery, bisher in Hannover, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cassel, und der grossherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Priester, bisher in Cassel, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.

Im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Maschineninspektor Süssdorf in Tübingen auf die Stelle des Vorstandes der Lokomotivwerkstätte in Friedrichshafen a/Bodensee versetzt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— Nach dem vor einigen Tagen dem österreichischen Abgeordnetenhause unterbreiteten Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 — dem ersten in Kronenwährung erstellten — weist der **Etat des Eisenbahnministeriums** einen Mehraufwand von 13 347 000 Kr. auf. Von demselben entfallen auf die Centralleitung 595 000 Kr., welches Mehrerforderniss grösstentheils auf höhere Beiträge zu Fürsorgezwecken sowie auf grössere Steuerleistungen zurückzuführen ist. Beim Staatsbahnbetriebe ergibt sich im Ordinarium ein Mehraufwand von 12 890 000 Kr.; er ist bedingt durch die Ausgestaltung der Einrichtung des Fahrens in Raumdistanz, die Durchführung der neuen Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten, die Vermehrung des Personals, das Steigen der fachlichen Betriebserfordernisse, welche auch den Forderungen der erhöhten Betriebssicherheit und einer erhöhten Verkehrsleistung der Staatsbahnen entsprechen. In der Bedeckung ist eine um 12 870 000 Kr. höhere Einnahme des Eisenbahnministeriums vorgesehen, welche sich auf den Zuwachs neuer Strecken sowie den zunehmenden Verkehr gründet. Insbesondere sind die Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen mit 239 492 600 Kr., also um 12 242 000 Kr. höher veranschlagt, wovon 1 380 000 Kr. auf den Personen- und 9 362 000 Kr. auf den Frachtenverkehr entfallen. Hingegen musste der Antheil des Staates an dem Erträgnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Hinblick auf die voraussichtliche Gestaltung der Einnahmen dieser Bahn um 1 400 000 Kr. niedriger, nämlich mit 1 600 000 Kr. gegen 3 000 000 Kr. im Jahre 1899 eingestellt werden. Aus dem Erträgnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn erwartet die Finanzverwaltung im Jahre 1900 einen Gewinnantheil von 1 100 000 Kr. (gegen 1 200 000 Kr. im Jahre 1899).

Der aus der aufzunehmenden Investitionsanleihe zu deckende Investitionsbedarf im Etat des Eisenbahnministeriums vertheilt sich in nachstehender Weise: A. Staatseisenbahnbau 11 012 000 Kr., und zwar werden eingestellt: die erste Rate für den Bau der Linie Spalato-Arzano mit 1 400 000 Kr.; ferner Fortsetzungsraten für nachstehende Linien: Gravosa-Bocche di Cattaro 6 000 000 Kr., Lemberg-Sambor-ungarische Reichsgrenze 1 000 000 Kr., Przeworsk-Rozwadow 1 200 000 Kr., Freudenthal-Klein-Mohrau 1 212 000 Kronen, endlich eine Post von 200 000 Kr., betreffend Projektskosten und Vorarbeiten für die Pyhrnbahn. B. Betheiligung an der Kapitalbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privatbahnen 1 500 000 Kr. Neu erscheinen hier eine Post von 300 000 Kr. für die Lokalbahn Jenbach-Mairhofen (Zillerthalbahn), eine solche von 100 000 Kr. für die Linie Cercan-Kolin und eine von 600 000 Kr. für die Linie Neumarkt-Suchahora (galizisch-ungarische Grenze). C. Staatseisenbahnbetrieb 47 260 400 Kr. Hier erscheint insbesondere der Kredit für Erweiterungsanlagen in Stationen mit einem gegen das Vorjahr um rund 646 000 Kr. höheren Betrage eingestellt. Der Kredit „Erhöhung der Leistungsfähigkeit einzelner Linien“, für dessen Inanspruchnahme auch militärische Rücksichten in Betracht kommen, weist eine Erhöhung um 228 800 Kr. auf. Ein erheblich grösseres Erforderniss musste mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr für Fahrparkvermehrung in Anspruch genommen werden. In Anbetracht der dringenden Nothwendigkeit der Ausgestaltung des Fahrparkes wurde nämlich im laufenden Jahre zwischen dem Eisenbahnminister und dem Finanzminister ein auf fünf Jahre sich erstreckendes Programm festgestellt, welches einen Gesammtkostenaufwand von 64 528 000 Kr. erfordern wird. Die erste Rate des Erfordernisses für diese Fahrparkvermehrung wird noch im laufenden Jahre aus den Kassenbeständen bestritten, während die Fortsetzungsraten den Investitionspräliminarien der nächsten Jahre, und zwar ein Betrag von 14 930 800 Kr. jenem des Jahres 1900 zur Last fallen. Da überdies noch das Resterforderniss des im Jahre 1898 aufgestellten Programms mit dem Betrage von 7 425 400 Kr. (gegen 1899 um 4425 400 Kr. mehr) zu decken ist, so ergibt sich bezüglich des Kredits für Fahrparkvermehrung im ganzen gegenüber 1899 ein Mehrbedarf von 19 356 200 Kr.

— Im **Eisenbahnausschuss** wurde vor kurzem die Regierungsvorlage, betreffend das zu Paris am 16. Juni 1898 abgeschlossene Zusatzübereinkommen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, in Verhandlung gezogen. Ueber diesen Gegenstand entspann sich eine längere Debatte, in welcher insbesondere auch die seitens der Handels- und Gewerbekammern sowie der betreffenden Interessentenkreise vorliegenden Wünsche zur Sprache gelangten. Der Eisenbahnminister empfahl die möglichste Beschleunigung in der Behandlung der Regierungsvorlage, damit diese noch innerhalb dieses Jahres erledigt werde. Das Uebereinkommen sei bereits in Deutschland, Frankreich, der Schweiz und Luxemburg verfassungsmässig behandelt, in Italien, Belgien, Dänemark, den Niederlanden und Russland stehe die Erledigung bevor. In Ungarn wurde die Vorlage bereits im Ausschusse und auch im Plenum angenommen. Die Vorlage wurde einem Ausschussmitgliede zur baldigen Berichterstattung überwiesen.

Der Eisenbahnminister beantwortete weiter im Eisenbahnausschuss die Anfrage bezüglich des Standes der Verhandlungen über die in der letzten Tagung beantragten gesetzlichen Maassnahmen zum Schutze der Bauarbeiter, insbesondere bei Eisenbahnbauten mit der Mittheilung, dass hierüber zwei Gesetzentwürfe in Ausarbeitung begriffen seien, von denen jener des Handelsministeriums den Arbeiterschutz bei Bauunternehmungen, jener des Eisenbahnministeriums den gleichen Schutz bei Regiebauten und den Hilfsbetrieben der Eisenbahnen bezweckt. Letzterer Entwurf werde demnächst der kommissionellen Berathung im Eisenbahnministerium und sodann mit den betheiligten Ministerien zugeführt werden. Der Minister werde auf die möglichste Beschleunigung Einfluss nehmen.

— Der **Staatseisenbahnrath** soll zu seiner diesjährigen Herbstsession Ende November zusammentreten. Unter den Vorlagen dürfte sich eine Mittheilung über die in Angelegenheit der Ausgestaltung der Ausfuhrtarife seitens des Eisenbahnministeriums seither gepflogenen Studien befinden.

— **Eine Waarenverkehrsstatistik.** In der letzten Frühjahrssession des Staatseisenbahnrathes wurde dem Eisenbahnministerium die Schaffung einer Waarenstatistik nach Verkehrsgebieten dringend nahegelegt. Im Schoosse des Eisenbahnministeriums wurden, wie seinerzeit gemeldet, eingehende Studien in Bezug auf die Möglichkeit der Verwirklichung des Antrages gepflogen, deren Ergebniss einer aus Vertretern des Eisenbahn-, Handels- und Finanzministeriums zusammenzusetzenden Ministerialkonferenz unterbreitet werden soll. Dem Vernehmen nach werden diese Berathungen noch im Laufe dieses Monates im Eisenbahnministerium stattfinden; man darf wohl auf ein günstiges Ergebniss der bevorstehenden Verhandlungen hoffen.

— Wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, steht der Abschluss der Verhandlungen wegen Konzessionirung der **Lokalbahn Waidhofen-Zlabings** in naher Zeit bevor. Nach dem Gesetze, betreffend die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen, ist dieser Lokalbahn die Staatsgarantie für ein Vorzugskapital von 1 230 000 fl. zugesichert, während die Interessenten einen Beitrag von 250 000 fl. aufbringen, und die Länder Mähren und Niederösterreich einen solchen von zusammen 220 000 fl. leisten. Die genannte Lokalbahn soll der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl unter entsprechender Erhöhung der Garantie angegliedert werden. Das Zwischenglied Schwarzenau-Waidhofen wird von der Aktiengesellschaft der Lokalbahn Schwarzenau-Zwettl erworben. Die auf die Erwerbung dieser Linie bezüglichen Verhandlungen sind im wesentlichen als abgeschlossen anzusehen, wenn auch die Durchführung des Rechtsgeschäftes noch eine gewisse Zeit erfordern dürfte.

— **Schnellzugverbindung Wien-Triest.** Die Südbahnverwaltung hat, einem Wunsche des Eisenbahnministeriums entgegenkommend, ihre Bereitwilligkeit erklärt, der Frage einer Verbesserung der Schnellzugverbindungen zwischen Wien und Triest näher zu treten und hierauf bezügliche Anträge zu unterbreiten. Hierbei soll insbesondere auf die Anschlüsse in Wien und Triest zu Land und zur See Bedacht genommen werden. Die in Aussicht genommenen Verbesserungen sollen mit der nächsten Sommerfahrordnung in Wirksamkeit treten. Die Verhandlungen werden demnächst beginnen.

— **Pariser Ausstellungszug.** Auf Anregung der Staatseisenbahnverwaltung soll mit dem Beginne der nächsten Sommerfahrordnung, am 1. Mai 1900, anlässlich der Pariser Weltausstellung ein neuer Schnellzug zwischen Wien und Paris eingeführt werden. Derselbe wird über Wien, Salzburg, Innsbruck, Buchs, Zürich, Basel nach Paris verkehren. Die Fahrtdauer beträgt 29 bis 30 Stunden. Der Zug wird bestehen: aus zwei Gepäckwagen, von denen sich der eine vorn, der andere rückwärts befindet, zwei vierachsigen Wagen, einem Schlafwagen und einem Speisewagen. Er wird die I. und II. Klasse führen und besteht die Absicht, gegen eine noch zu bestimmende Gebühr Platzkarten, wie bei den deutschen D-Zügen, auszugeben. Die Einführung des Zuges wird den Gegenstand der Beschlussfassung auf der am 6. und 7. Dezember d. J. in Köln stattfindenden internationalen Fahrplankonferenz bilden.

— **Strassenbahnbedienstete sind Amtspersonen.** Anlässlich der Verhandlung vor einem Wiener Gerichtshofe, wobei zwei Burschen angeklagt waren, einen Konduktör der elektrischen Strassenbahn beschimpft zu haben, tauchte die Frage auf, ob nicht die Motorführer und Konduktöre der elektrischen Strassenbahn den Schutz von Amtspersonen, wie sie im § 68 des

Strafgesetzes angeführt sind, geniessen. Der Vorsitzende vertagte die Verhandlung und leitete Erhebungen beim Eisenbahnministerium und den obersten Justizbehörden über die Stellung der Bediensteten bei elektrisch betriebenen Strassenbahnen ein. Die Auskünfte gingen dahin, dass die elektrische Strassenbahn, die auf Schienen laufe und mit einer todten Kraft betrieben werde, als eine Bahn, und die Bediensteten, die einem gefährlichen Betriebe vorstehen und die die Verantwortung für die Sicherheit der Reisenden tragen, im Dienste den gleichen Schutz geniessen, wie die Verkehrsbediensteten der Eisenbahn. Der Appellgerichtshof ordnete sodann die Verhandlung an und sprach die Angeklagten wegen Amtsbeleidigung nach § 312 des Strafgesetzes schuldig. In der Begründung wurde festgestellt, dass Konduktöre oder Motorführer der elektrischen Strassenbahn im Dienste gleich Amtspersonen gesetzlich geschützt seien.

— **Südbahn.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat, wie seinerzeit gemeldet wurde, an die Direktion der Südbahn das Ansuchen gerichtet, die Abstellung der Uebelstände zu veranlassen, welche sich durch den auf den Linien der genannten Bahn eingetretenen anhaltenden Wagenmangel und die damit im Zusammenhange stehende Handhabung einiger Verfügungen des Betriebsreglements für die Kaufleute, insbesondere aber für die Getreidehändler ergeben. Die Direktion hat auf dieses Ansuchen mit anerkennungswerther Beschleunigung geantwortet und die Kammer verständigt, dass sie den von der Kammer befürworteten Wünschen der Kaufleute mit der grössten Bereitwilligkeit nachgekommen sei. Was den in erster Linie beklagten Wagenmangel betrifft, bemerkt die Direktion, dass dieser hauptsächlich auf die durch die Hochwasserschäden auf den Linien der österreichischen Staatseisenbahnen verursachten Verkehrsunterbrechungen und die infolge dessen auf den als Hilfsweg in Anspruch genommenen Linien der Südbahn eingetretene Stauung des rollenden Materials zurückzuführen sei, dass jedoch nunmehr diese Schwierigkeiten behoben seien und die Abwickelung des Verkehres im allgemeinen klaglos vor sich gehe. Im Hinblick auf den seitens der Kammer geäusserten Wunsch, dass die Frachtbriefduplikate sogleich nach Uebernahme der Waarensendungen ausgefolgt werden, weist die Direktion darauf hin, dass die Anwendung des hierauf bezüglichen Punktes 3 des § 55 des Betriebsreglements an die Bewilligung der Aufsichtsbehörde gebunden sei und bemerkt, dass, obwohl die Südbahn in ähnlichen Angelegenheiten auf allen ihren Linien gleichmässig vorzugehen pflege, die Direktion in diesem Falle im Interesse der ungarischen Handelswelt von dieser Norm abgewichen sei und beim ungarischen Handelsminister bereits angesucht habe, die in dem angeführten Punkte enthaltenen Bestimmungen des Betriebsreglements zur Zeit grösseren Wagenbedarfes hinsichtlich der in ganzen Wagenladungen zur Aufgabe gelangenden Frachtgüter im ungarischen sowie im ungarisch-österreichischen Verkehr in Anspruch nehmen zu dürfen. Ausserdem hat die Direktion, um einem weiteren Wunsche der Kammer zu entsprechen, beim ungarischen Handelsminister angesucht, dass abweichend von den Bestimmungen des Punktes 4 § 56 des Betriebsreglements die nach dem Zollauslande bestimmten Getreide- und Mehlsendungen zur Zeit der stärkeren Ausfuhr vorzugsweise befördert werden können. Hinsichtlich des Lagerzinses, welcher für die bis zur ermöglichten Beförderung übernommenen Waaren aufgerechnet wurde, bemerkt die Direktion, dass die Einhebung des Lagerzinses in den Punkten 1 und 2 des § 55 des Betriebsreglements und in den im Tarife enthaltenen Bestimmungen rechtlich begründet sei. Trotzdem sei die Direktion bei Aufrechthaltung ihres Rechtsstandpunktes geneigt, die Lagerzinsbeträge, welche aus Anlass der erwähnten Verkehrsstörungen wegen länger dauernder Einlagerung, die nicht von dem Aufgeber verschuldet wurde, aufgerechnet worden sind, auf Grund der vorzulegenden Frachtbriefe den darum ansuchenden Parteien zurückzuerstatten.

— In der Debatte über das Budget des ungarischen Handelsministers im Finanzausschusse des Abgeordnetenhauses stellten mehrere Abgeordnete an den Handelsminister Interpellationen über die **Stromgebühren beim Eisernen Thore** und die internationale Streitfrage, welche diese Gebühren hervorgerufen haben. In Beantwortung dieser Interpellationen erklärte der Handelsminister, dass mehrere auswärtige Regierungen, namentlich aber die rumänische Regierung, in Bezug auf die Stromgebühren gewisse Schwierigkeiten erhoben, die jedoch seither beigelegt wurden. Der Handelsminister stimmt der Auffassung vollkommen bei, dass es eine Ironie sei, wenn man sich anstellt, zu glauben, dass Ungarn hier jemanden ausbeuten wollte, denn die Einnahmen seien, abgesehen davon, dass dieselben stets von den wirthschaftlichen Verhältnissen in den Nachbarstaaten bedingt werden, verschwindend gering. So seien beispielsweise für den Monat Oktober infolge der Missernte in Rumänien so geringe Einnahmen zu verzeichnen, dass sie nur etwas mehr als ein Drittel des Voranschlages betragen. Die noch rückständigen Regulirungsarbeiten gelten nicht dem Eisernen Thore; dieselben würden allerdings sehr namhafte, vielleicht Millionen betragende Auslagen erfordern. Es seien bisher nur ganz beiläufige Studien angestellt worden, und es wäre daher voreilig, darüber eine bestimmte Meinung schon jetzt zu äussern. Diese Vorarbeiten seien aber durchaus keine dringenden, denn ähnliche Hindernisse bestehen auch auf der mittleren Donau, wenn auch in anderer Gestalt, ohne dass dadurch die Freiheit der Schifffahrt behindert würde. Mit allem Nachdrucke betont der Minister, dass jene Arbeiten, deren Durchführung Europa gegenüber von Ungarn als Verpflichtung übernommen wurde, bis auf den letzten Spatenstich vollendet sind. Die Kosten des Schleppens stellen sich allerdings sehr hoch, und es ergeben sich daraus Unzukömmlichkeiten für den Handel. Der Minister nimmt keinen Anstand, zu erklären, dass eine wesentliche Herabsetzung dieser Schleppgebühren in Aussicht genommen sei. Was aber den allgemeinen Tarif der Stromgebühren betreffe, so sei die bis jetzt verstrichene Frist viel zu kurz, als dass genügende Erfahrungen zur Verfügung ständen. Es wäre leichtfertig, schon jetzt irgendwie daran zu rühren. Es sei nicht die Absicht des Ministers, daran zu rütteln, bis gründliche und erschöpfende Erfahrungen auch über diesen Punkt einen Fingerzeig bieten werden.

## Vereinsausland.

— **Unfälle auf französischen Eisenbahnen.** Bekanntlich wird sich die Kammer zu Paris gleich nach ihrem Zusammentritt mit einer Interpellation über die Verspätungen und Unfälle auf den französischen Bahnen zu beschäftigen haben. Sieht man von den maasslosen Uebertreibungen in der Presse, von denen wir jüngst eine Probe gegeben haben, ab, so bieten positive amtliche Daten ein verlässlicheres Interesse. Solche gibt ein langer Artikel des „Matin“ unter Berufung auf die Interpellation Bourrat; man kann sonach annehmen, dass der Artikel oder wenigstens das Material dazu von dem genannten Berichterstatter der Budgetkommission herrührt, zumal er erst dieser Tage jenes Pariser Organ zu einer Veröffentlichung über sein Eisenbahnreferat benutzt hat. Das Material zu der vorliegenden Arbeit, so wird gesagt, ist aus amtlichen Quellen geschöpft und umfasst den Zeitraum vom 1. Januar 1898 bis 31. Oktober 1899. Wir geben nachstehend nur einen kurzen Auszug:

„Was zunächst das Jahr 1898 anlangt, so werden, unter Angabe der Vertheilung auf die einzelnen Netze und der Todten und Verwundeten, 68 Stösse oder Zusammenstösse (chocs ou collisions) aufgezählt. Für dasselbe Jahr verzeichnen die Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten 88 Entgleisungen, die eine von jenen verschiedene Kategorie bilden. Im ganzen ergibt sich folgende Tabelle (collisions, chocs und déraillements):

| 1898 | Unfälle | Todte | Verwundete |
|---|---|---|---|
| Staatsbahn . . . . . . | 5 | — | — |
| Südbahn . . . . . . . | 15 | 2 | 58 |
| Paris-Lyon-Mittelmeerbahn | 54 | 1 | 30 |
| Orléansbahn . . . . . . | 22 | 1 | 24 |
| Westbahn . . . . . . . | 22 | 9 | 89 |
| Ostbahn . . . . . . . | 15 | 4 | 28 |
| Nordbahn . . . . . . . | 28 | 1 | 54 |
| zusammen | 161 | 18 | 283 |

Für das Jahr 1899 kann die Unfallstatistik vorerst nur unvollständig gegeben werden, bis zum 31. Oktober, also für zehn Monate für die „chocs et collisions“ benannten Unfälle, und bis zum 30. September, also für neun Monate, für die von den Eisenbahngesellschaften unter der Rubrik „Entgleisungen“ aufgezeichneten Unfälle. Insgesammt ergibt sich folgende Tabelle:

| 1899 | Unfälle | Todte | Verwundete |
|---|---|---|---|
| Staatsbahn . . . . . . | 6 | 2 | 14 |
| Südbahn . . . . . . . | 16 | 1 | 8 |
| Paris-Lyon-Mittelmeerbahn | 22 | — | 17 |
| Orléansbahn . . . . . . | 14 | 17 | 124 |
| Westbahn . . . . . . . | 15 | 5 | 13 |
| Ostbahn . . . . . . . | 10 | — | 2 |
| Nordbahn . . . . . . . | 28 | 1 | 97 |
| zusammen | 111 | 26 | 275 |

Der Artikel des „Matin" schliesst: „In einem Zeitraume von 22 Monaten erreicht also die Zahl der Eisenbahnunfälle die phantastische Ziffer 272, die 602 Opfer brachten, darunter 44 auf der Stelle Getödtete. Man muss dabei berücksichtigen, dass die hier wiedergegebenen amtlichen Daten die Verwundeten nicht weiter verfolgen. Die Zahl der aufgezählten Todten umfasst nur die augenblicklich Getödteten. Unglücklicherweise überlebt unter den Verwundeten eine sehr grosse Zahl die schrecklichen, durch Eisenbahnunfälle hervorgerufenen Verwundungen nicht."

Wir bemerken zu dieser französischen Statistik nur, dass die Zahl der Unfälle sowie auch der Verletzten und Getödteten wegen der verschiedenen Berechnungsart in den verschiedenen Ländern sich schwer unparteiisch vergleichen lässt. Nach der zuletzt bekannt gegebenen Monatsstatistik fanden auf deutschen Eisenbahnen im September 27 Entgleisungen und 23 Zusammenstösse statt. Bei uns werden aber auch viel unbedeutendere Unfälle verzeichnet. Es wurden dabei nur 3 Reisende und 3 Bahnbeamte verletzt, niemand getödtet.

— **Streik der Arbeiter am Simplontunnel.** Infolge Streitigkeiten über Lohn- und Arbeitsdauer legten sämmtliche Arbeiter am Simplontunnel auf der schweizerischen Seite am 12. d. Mts. die Arbeit nieder, nachdem die Unternehmerschaft die Forderungen des Personals: Abschaffung der Akkordarbeit, Lohnaufbesserung um einen halben Franken und Kürzung der Arbeitszeit um zwei Stunden abgelehnt hatte. Die Ruhe ist bis jetzt nicht gestört.

— Einer Meldung des „Handels-Museums" zufolge macht das österreichisch-ungarische Konsulat zu Madrid auf die grossen **Fortschritte des spanischen Lokomotivenbaues** und die hierbei sich ergebende Gelegenheit zur Ausfuhr verschiedener Eisen- und Stahlbedarfsartikel nach Spanien aufmerksam. Bei der „Maquinista terrestre y maritima" in Barcelona befinden sich fünf neue Lokomotiven für die Eisenbahngesellschaft Madrid-Zaragoza y Alicante im Bau, während demnächst mehrere für die Schmalspurbahn Mauresa-Berga in Angriff genommen werden sollen. Auch die „Vulkano"-Werkstätten sollen nunmehr für den Lokomotivenbau eingerichtet werden.

— **Beschaffung von Kohlenwagen für mehrere russische Bahnen.** Mit Rücksicht auf die stetig anwachsenden Kohlentransporte aus dem Donezreviere und aus den polnischen Revieren hat die Verwaltung der Südostbahnen beim Ministerium um die Erlaubniss nachgesucht, 1500 neue Wagen bauen zu dürfen, ebenso hat die Verwaltung der Weichselbahnen beschlossen, 500 neue Wagen eigens für den Kohlentransport zu beschaffen.

Beide Vergrösserungen des Rollmaterials verfolgen den Zweck dem steten Mangel an Wagen, durch den die Kohlentransporte in so empfindlicher Weise beeinflusst werden, wirksam entgegen zu treten.

— **Eisenbahnprojekt Warschau-Kalisch.** Binnen kurzem werden von einer vom Ministerium der Verkehrsanstalten berufenen besonderen Kommission die Projekte einer Eisenbahn zwischen Warschau und Kalisch begutachtet werden. Linienfeststellungen zum Zwecke des in Aussicht genommenen Bahnbaues sind von der Verwaltung der Warschau-Wiener Bahn und von einer Privatgesellschaft, die um die Konzession nachsuchen, vorgenommen worden.

— **Erschliessung Sibiriens mittelst des Seeweges.** In der russischen Presse ist so oft darüber Klage geführt worden, dass der sibirische Verkehr in seiner gesammten Entwickelung gehemmt wird, weil die an die sibirische Eisenbahn anschliessenden Eisenbahnen des europäischen Russlands nicht die durchaus nothwendige Leistungsfähigkeit besitzen.

Im Anschluss an dieses nicht selten berührte Thema haben wir wiederholt darauf hingewiesen, dass für die Entwickelung der Produktion und des Absatzes Sibiriens auf dem europäischen Weltmarkte es geradezu eine Lebensfrage ist, dass der Seeweg durch das karische Meer den sibirischen Gütern nutzbar gemacht werde. So verhältnissmässig geringwerthige Güter wie Getreide, Holz usw. vertragen schon an und für sich schwer den weiten Eisenbahntransport mit seinen hohen Kosten, wenn dann aber noch hinzukommt, dass diese Güter ungeschützt monatelang auf den Stationen lagern müssen, um endlich an die Reihe zu kommen, auch befördert zu werden, so wird damit mehr an Erschwernissen geleistet, als der Handelsverkehr zu ertragen vermag. Es kommt also wesentlich darauf an, den billigen Seeweg ausnützen zu können. Da stellen sich aber leider sehr grosse Schwierigkeiten entgegen, die im wesentlichen ihren Schwerpunkt in den Eisverhältnissen des karischen Meeres haben.

Während man noch im letztverflossenen Jahre mit ziemlicher Sicherheit darauf hoffte, dass es möglich sein würde, eine Schifffahrtsstrasse durch das nördliche Eismeer bis zu den Mündungen der grossen sibirischen Flüsse festzustellen, so lassen, schreibt der „St. Pet. Herold", die Erfahrungen in diesem Jahre leider befürchten, dass dieses Projekt doch als unausführbar zu betrachten ist. Anfang September brachten die Zeitungen eine telegraphische Nachricht, dass eine englische Expedition nach den Mündungen von Ob und Jenissei im Eismeer Havarie erlitten und die Reise aufgegeben habe. Jetzt hört man über diesen Fall näheres. Eine Londoner Firma hat im Juli d. J. fünf Dampfer mit verschiedenen Handelsgütern nach den Mündungen der obenbenannten Ströme abgesandt; den Fahrzeugen ist aber in der Eismeerbucht Treibeis von bedeutender Stärke begegnet und sie haben sich daher gezwungen gesehen, bei der Insel Waigatsch Schutz zu suchen. Alle Bemühungen, in das karische Meer zu gelangen, sind bis Ende August erfolglos geblieben. Endlich ist den Schiffen die Durchfahrt in das Meer doch geglückt, allein da sind sie auf ungeheure Massen Polareis gestossen, so dass es ganz unmöglich erschien, bis zu den Flussmündungen durchzudringen. Die Schiffe sind darum wieder umgekehrt. Auf der Rückreise haben sie jedoch mit noch grösseren Gefahren zu kämpfen gehabt. Das Schiff „Arthur" ist zwischen stossenden Eisschollen leck geworden und versunken, nachdem man mit Mühe und Noth die Mannschaft gerettet hatte. Von der Ladung des Schiffes, die in 80000 Pud (= 1300 t) Thee bestand, hat man nichts retten können. Auch die übrigen Dampfer haben gefährliche Beschädigungen erlitten. Die Expedition ist darauf mit allen Waaren wieder nach London zurückgekehrt. Hiermit sind die Hoffnungen des nördlichen Sibiriens auf Handelsverkehr mit der übrigen Welt wenn vielleicht auch nicht endgültig zu nichte geworden, so doch jedenfalls bedenklich getrübt worden. Wer möchte in Anbetracht der grossen Verluste, die der diesjährigen englischen Expedition zugestossen sein sollen, noch sich in die Gefährnisse des Eismeeres begeben? Verlockendere Vortheile können für den Schiffsverkehr auch nicht mehr geboten werden, da die russische Staatsregierung bereits einige Waaren gänzlich zollfrei an der Nordküste einzuführen gestattet und den Tarif für den Ziegelthee, der einen Massenbedarfsartikel für die Bewohner Sibiriens bildet, ermässigt hat. Das Misslingen der Eismeerschifffahrt ist um so mehr zu bedauern, als sie nicht nur dazu dienen sollte, der sibirischen Bevölkerung Waaren zuzuführen, sondern auch sibirisches Getreide auszuführen. Die Getreideausfuhr plante die Londoner Firma in grossem Maassstabe zu organisiren; sie hatte mit vielen sibirischen Kaufleuten Verträge auf Getreide-, auch auf Holzmateriallieferung abgeschlossen und die Güter wurden auch rechtzeitig zur Landungsstelle gebracht, mussten aber nachher, als kein Abnehmer erschien, mit grossen Verlusten wieder zurückbefördert werden.

Auch das Exempel mit dem vielbesprochenen Rieseneisbrecher „Jermak", der bekanntlich mehr als 1000000 R. gekostet hat, stimmt nicht, denn das mit so viel Aufwendung von Mühe und Geld geplante Unternehmen ist an dem Widerstande des Polareises, wenigstens zur Zeit, gescheitert, und der „Jermak" befindet sich schwer beschädigt in England zur Ausbesserung.

Allerdings verlautet, dass die Schwierigkeiten, die der Schifffahrt im nördlichen Eismeer entgegenstehen, von Norwegern für überwindbar gehalten werden, nach deren Meinung hätten die Engländer mit ihren Expeditionen nur darum keinen Erfolg gehabt, weil sie es nicht richtig angefangen hätten; die Norweger meinen grössere Erfahrungen zu besitzen, sich in dem gewaltigen, gefahrenreichen Ozean zurecht zu finden.

Gelingt es den Norwegern wirklich die Hindernisse zu überwinden, so wäre das eine Errungenschaft, deren Einfluss weit über die Grenzen der beiden Länder, Sibirien und Norwegen, hinaus sich bemerkbar machen müsste. Denn ohne diese Wasserverkehrsstrasse bleibt das Aufblühen des grossen Ländergebietes eine Hoffnung, deren Erfüllung jedoch voraussichtlich in weiter Ferne liegt, weil hier Land-, Vieh- und Forstwirthschaft die Grundlage des wirthschaftlichen Lebens sind. Die Erzeugnisse derselben verlangen aber billige Transportkosten, wenn sie z. B. gegenüber Amerika wettbewerbsfähig sein sollen, das mit seinen Erzeugnissen zu Wasser am Weltmarkte erscheinen kann.

— Ueber die ersten Spatenstiche zur **Shantungeisenbahn** berichten wir nach dem „Ostas. Lloyd" vom 30. September: Prinz Heinrich von Preussen stattete am 23. September der Stadt Kiautschou mit seiner Begleitung einen Besuch ab. In Ta-po-tau, wohin die Fahrt über die Bucht mit einer Dampfpinasse zurückgelegt war, wurde er vom Regierungsbaumeister Hildebrand empfangen und dann zu Pferde nach Kiautschou geleitet. Bei der Ankunft am Thor um 12½ Uhr Mittags wurde der Prinz vom Magistrat der Stadt in besonders freundlicher Weise begrüsst. Nach kurzer Rast in der Wohnung des Herrn Hildebrand, die in dem Verwaltungsgebäude der Shantungeisenbahn gelegen ist, begab sich der Prinz mit seiner Begleitung nach der etwa 10 Minuten ausserhalb der nördlichen Stadtmauer gelegenen Stelle, die für den Bahnhof ausersehen ist. Hier hatten die Be-

[illegible] der [illegible]verwaltung, sowie die Spitzen der chinesischen [illegible] unter einem Zelte Aufstellung genommen, das vom Stadtmagistrat hergerichtet war. Regierungsbaumeister Hildebrand drückte in kurzer Ansprache die hohe Befriedigung und Freude der Eisenbahngesellschaft darüber aus, dass der Prinz einen so warmen Antheil an dem Werke nehme, welches die erste derartige grosse deutsche Kulturarbeit im Osten darstelle, und bat darauf den Prinzen, die ersten Spatenstiche an dem Werke zu thun. Indem dieser den Spaten ergriff, erwiderte er:

„Zu dem Werke, welches menschlicher Geist erdacht hat und arbeitsame Hände fördern sollen, möge Gott seinen Segen geben. Möge dieses Werk ferner dem Deutschen Reiche zur Ehre gereichen und dazu beitragen, sowohl deutsche Kultur wie deutsche Pflichttreue zu verbreiten, als auch die bereits bestehenden guten Beziehungen zwischen dem Deutschen und dem Chinesischen Reiche zu fördern und zu befestigen. Dieses sind meine Wünsche, welche die heutigen drei Spatenstiche begleiten sollen.“

Darauf that der Prinz die drei Spatenstiche, und zwar den ersten in der Richtung nach Weishien, dem Innern, den zweiten in der nach Ta pa-tur, dem Meere, und den dritten in der Richtung nach Tsintau, dem deutschen Stützpunkt. In diesen drei Richtungen wird nunmehr von Kiautschou aus der Bau gleichzeitig begonnen werden. Dem Beispiel des Prinzen folgten dann auch die sämmtlichen Herren seiner Begleitung; jeder that drei Spatenstiche; dann kamen die Spitzen der chinesischen Behörden, der Civil- und der Kreismandarin mit ihren Adjutanten und Sekretären, zuletzt die Beamten der Baugesellschaft. Zum Schluss fand in der Wohnung des Herrn Hildebrand ein Frühstück statt, an dem der Prinz mit seiner Begleitung und die chinesischen Behörden theilnahmen.

Für die Bahn sind im Laufe der letzten Zeit erhebliche B e s t e l l u n g e n  a n  E i s e n b a h n m a t e r i a l gemacht, welche zum grössten Theil an westfälische Werke vergeben wurden. Es wurden der „Kux-Ztg.“ zufolge unter anderem vergeben: 70 000 t Oberbaumaterial, 5 000 t gleich 500 Wagen Brückenkonstruktion, 800 Güter- und Personenwagen, 50 Lokomotiven. Die Arbeiten für die Lieferung sind nach Möglichkeit beeilt worden und sollen bereits Anfang Dezember die ersten Sendungen expedirt werden. Wegen weiter zu liefernden Materials schweben Verhandlungen.

## Allgemeines.

— In der **„Vergleichenden Zusammenstellung der Kosten von Motorzügen“** auf Seite 1408 Nr. 86 d. Ztg. sind die Kosten für das Zugkilometer

der böhmischen Motorzüge zu . . . . 8 ₰
„ württembergischen Motorzüge zu 18,3 „
„ pfälzischen Motorzüge zu . . . . 30 „

berechnet und in Vergleich gezogen. Demnach könnte es scheinen, als ob bei den böhmischen Versuchen die Kosten bedeutend niedriger ausgefallen wären, wie auf den württembergischen und pfälzischen Strecken. Dies ist aber nicht der Fall.

Um eine zutreffende Vergleichsbasis dieser Kosten zu erhalten, müssen auch das Gewicht, die mittlere Geschwindigkeit der Züge und die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der Versuchsstrecken berücksichtigt werden. Es beträgt das Zuggewicht einschliesslich Personen

der böhmischen Motorfahrten . . . . 14,5 t
„ württembergischen Motorfahrten . 30 „
„ pfälzischen Motorfahrten . . . . 50 „

und demnach die Kosten für das Tonnenkilometer

der böhmischen Motorfahrten . . . . 0,55 ₰
„ württembergischen Motorfahrten . 0,61 „
„ pfälzischen Motorfahrten . . . . 0,60 „

was schon eine bessere Uebereinstimmung ergibt.

Zieht man ferner in Betracht, dass die mittlere Fahrgeschwindigkeit bei

den böhmischen Motorfahrten . . . 28 km in der Stunde
„ württembergischen Motorfahrten 35 „ „ „ „
„ pfälzischen Motorfahrten . . . . 40 „ „ „ „

beträgt, so ergibt sich, dass die Kosten für die böhmischen und württembergischen Versuchsfahrten noch etwas zu erhöhen sind.

Der Einfluss der Steigungen und Krümmungen der Versuchsstrecken ist in den vorstehenden Zahlen nicht zum Ausdruck gebracht und lässt sich mangels diesbezüglicher genauer Angaben auch nicht ermitteln. Immerhin scheint die böhmische Versuchsstrecke die ungünstigste zu sein und dürfte sich der Einfluss der geringeren Geschwindigkeit und jener der grösseren Bahnwiderstände auf die Kosten ungefähr ausgleichen.

Eine neue **Fahrradtransportvorrichtung für Eisenbahnwagen** ist dem „Hamb. Corresp.“ zufolge von der Aktiengesellschaft für Metallindustrie in Apolda erfunden worden. Ihr Hauptvortheil ist, dass das Rad nicht aus seiner natürlichen Stellung gebracht wird und mit anderen Fahrrädern oder Gepäckstücken während des Eisenbahntransportes in keinerlei Berührung kommt. Die Vorrichtung besteht in einer an der Wagenwand angeschraubten ausziehbaren Rinne aus starkem Eisenblech; die schräge Anordnung der einzelnen Rinnen neben und über einander vermeidet jede Berührung von Lenkstangen und Pedalen der eingestellten Räder, die sich mit dem Hinterrade in eine gepolsterte Klammer einschieben. Das Fahrrad steht in dieser nach vorn sanft aufsteigenden Rinne durchaus fest und erhält von dem sich bewegenden Wagen keinerlei Schwankungen und Stösse mitgetheilt. Jede Rinne besitzt an der Stirnseite eine Nummer; es vermag also das Ein- und Ausliefern des Rades nach Art einer Garderobe behandelt zu werden, jede Verwechselung ausschliessend. In einem Güterwagen sind 36 solcher Rinnen, zweietagig angeordnet, anzubringen. Für die Eisenbahnverwaltung hat die Erfindung noch ein besonderes Interesse. Da jede Rinne zusammenschiebbar und aufklappbar hergestellt ist, so beansprucht die ganze Vorrichtung im Wagen keinen Platz, wenn Fahrräder nicht zu befördern sind. Die preussische Staatsbahnverwaltung soll derselben Quelle zufolge bereits Versuche mit der Erfindung anstellen.

— **Der Transport eines ganzen Hauses auf der Eisenbahn** ist das neueste Kraftstück der amerikanischen Technik. Die Verschiebung von Gebäuden ist in den Vereinigten Staaten mit der Zeit etwas ganz Gewöhnliches geworden, und es hat sich sogar ein besonderer Berufsstand von Leuten herausgebildet, die die Durchführung solcher Arbeiten übernehmen. Man hat es fertig gebracht, in Chicago grosse Strassenzüge um einen bestimmten Betrag zu heben. Man hat ein zweistöckiges Haus in die Luft gehoben und ein drittes Stockwerk darunter gebaut, man hat Landhäuser von einem Ort zum anderen und sogar auf Flössen über das Wasser geschafft, aber die Beförderung eines ganzen Hauses auf der Eisenbahn war noch nicht dagewesen. Im Staate Nebraska liegt die kleine Stadt Hemingford, die als Hauptstadt eines Bezirkes auch einen „Justizpalast“ besitzen musste. Nun ist's aber bekanntlich mit den amerikanischen Städten ein eigen Ding, sie schiessen aus dem Boden wie Pilze und können dabei niemals sicher sein, nicht über Nacht durch irgend eine andere Stadt noch überflügelt zu werden. So hatte sich auch unfern von Hemingford eine neue Stadt namens Alliance so rasch entwickelt, dass sie die frühere Bezirkshauptstadt aus dem Felde schlug und sich selbst an deren Stelle zu setzen vermochte. Damit hatte nun aber Alliance auch Anspruch auf den Besitz des besagten „Justizpalastes“. Das war ein recht bescheidenes Häuschen, wie es für eine kleine Stadt passt, 15,25 m breit und etwas über 11,5 m in der Tiefe, dabei aber 15,5 m hoch. Wenn man es hätte abbrechen und in der neuen Hauptstadt wieder aufbauen wollen, so hätte das 120 000 Mark gekostet und man beschloss daher, was für die Amerikaner ja nahe lag, das ganze Gebäude 30 km weit fortzuschaffen. Da das dazwischenliegende Land ziemlich eben war, so schien den Leuten die Ausführung durchaus möglich. Man wandte sich demgemäss an einen Spezialisten für Hausverlegungen und dieser machte sich ans Werk. Das ganze Gebäude wurde nach erprobtem Verfahren vom Fundament gehoben, auf eine feste Plattform gesetzt und in Bewegung gebracht. Nachdem es aber erst einige Meter weit gekommen war, sah der Unternehmer, dass der 30 km weite Transport zu kostspielig werden würde und trat daher von seinem Kontrakt zurück. Nunmehr nahm die Verwaltung der dortigen Eisenbahngesellschaft die Sache in die Hand und beschloss kurzweg, das ganze Haus auf Eisenbahnwagen zu laden und durch eine Lokomotive nach seinem Bestimmungsort hinzuschaffen. Man setzte das Haus mit der Plattform auf vier Wagengestelle, die je 540 Centner zu tragen vermochten und sicherte die Vertheilung der Last und das Gleichgewicht durch starke Balken. Da aber das Haus nach jeder Seite mehr als 5 m über die Schienen hinausragte, so musste noch eine besondere Vorkehrung getroffen werden, um es in seiner Lage sicher fest zu halten, was durch eine geeignete Belastung und durch die Anwendung von je zwei grossen Kohlenwagen mit einer Ladung von 27 000 kg Kohlen vor und hinter dem Hause glücklich erreicht wurde. Jetzt konnte die Fahrt losgehen und in drei Stunden befand sich das Haus auf dem Bahnhofe der neuen Hauptstadt. Alles ging vortrefflich von statten, und die einzige besondere Arbeit, die sich als erforderlich erwies, war die Erweiterung eines Hohlweges der Eisenbahnlinie, durch den das Haus der Breite nach nicht hätte hindurch kommen können. Immerhin hat diese Leistung auch in Amerika einiges Erstaunen hervorgerufen und das erste technische Organ der Vereinigten Staaten, der „Scientific American“, bringt darüber einen langen Artikel mit einer Abbildung, die das Haus während der Fahrt auf der Eisenbahn zeigt.

— **Salonwagen amerikanischer Millionäre.** Ueber die verschwenderische Ausstattung dieser schon so oft erwähnten Wagen wird der „B. B.-Ztg." neuerdings aus Newyork geschrieben: Seitdem die Saison des Yachtsports ihr Ende erreicht hat, beginnen die beneidenswerthen Eigenthümer von Privateisenbahnwagen ihre Pläne für die während des Winters zu unternehmenden Vergnügungsreisen zu entwerfen. Diese Ausflüge werden so weit nach Nord, West und Süd ausgedehnt, wie es der ungeheure amerikanische Kontinent nur gestattet. Von verschiedenen tonangebenden Persönlichkeiten der exklusiven Gesellschaft der Empire City sind bereits Einladungen für lange „Trips" in das Innere des Landes ausgesandt. Eine der liebenswürdigsten Gastgeberinnen Newyorks, Mrs. Anson Phelps Stokes, zögert nicht, einige 20 bis 30 Leute aufzufordern, sie auf eine mehrere Tage oder Wochen dauernde Reise in ihren Privatcars zu begleiten. In diesem Falle miethet die Dame dann noch eine ganze Anzahl anderer Wagen, deren Abtheile als Lesesalons, Boudoirs und Schlafgemächer mit allen nur denkbaren Bequemlichkeiten eingerichtet sind. Eine unternehmende Gastgeberin ist im Begriff, mit einer zahlreichen Gesellschaft nach Centralamerika aufzubrechen, während eine andere Partie nach dem Norden Canadas geht, um auf den gefrorenen Seen und schneebedeckten Abhängen dem Toboggan-, Schlittschuh- und Eisyachtingsport zu huldigen und nebenbei auf Eisbären zu jagen. Mr. John Sloane ist der glückliche Besitzer einer der schönsten Privatwagen in den Vereinigten Staaten. Sein „auf Schienen rollender Palast enthält ausser allen „gewöhnlichen" luxuriösen Einrichtungen, die man eben in jedem andern Millionärcar findet, eine vollständig ausgestattete kleine Turnhalle. An einem Fenster des Gesellschaftszimmers ist eine grosse Windharfe angebracht, die mit ihren seltsam melodiösen Akkorden die Gäste unterhält, während der Zug in rasendem Tempo dahineilt. Der George Vanderbilt'sche Wagen hatte früher eine sehr bequeme aber schlichte Einrichtung in geschnitztem Eichenholz und dunklem Leder aufzuweisen, die sich so recht für einen Junggesellen und dessen Freunde eignete. Die junge Mrs. Vanderbilt fand die Ausstattung jedoch zu einfach und nüchtern und schmeichelte ihrem Manne die Erlaubniss ab, alles nach ihrem Geschmack umändern zu dürfen. So erhielt denn der Dekorateur Vollmacht, das Innere des Salonwagens ganz im Stil Ludwigs XV. herzurichten. Die vorherrschenden Farben in dem Boudoir der Millionärsgattin sind apfelgrün, bläulich heliotrop und silbergrau, das Holzwerk ist in verschwenderischer Weise geschnitzt und vergoldet und an der Decke, die von einem namhaften Künstler gemalt ist, erblickt man Phaeton, das Sonnengespann lenkend. Das Schlafabtheil enthält das zierlichste Louis XV.-Bett, das man sich nur vorstellen kann; alle übrigen Möbel, sowie Porzellan und Glaszeug, Bett- und Tischwäsche, selbst die Nippsachen sind sorgfältig nach den Mustern jener Epoche ausgeführt. Verschiedene Male im Jahre werden alle durch den Gebrauch etwas abgenutzt erscheinenden Gegenstände erneuert, denn der prächtige Wagen der Vanderbilt's ist fast beständig zwischen Boston, Newyork und Chicago unterwegs, um die in das Stadtpalais oder das Landhaus geladenen Gäste hin- und zurückzufahren.

— **Geheimnissvolle Eisenbahnplünderer.** Einer Bande von Eisenbahndieben, die den französischen Eisenbahndirektionen viel Sorge und grosse Verluste verursachten, ist man dem „Hamb. Corresp." zufolge endlich nach vieler Mühe auf die Spur gekommen. Seit einiger Zeit wurden die Güterzüge, die zwischen Paris und Orleans verkehren, planmässig bestohlen. Sonderbarerweise war jedoch an den Wagen nicht zu bemerken, dass diebische Hände sie geöffnet hätten. Vorschriftsmässig plombirt gingen sie von Paris ab, vorschriftsmässig plombirt kamen sie auch in Orleans an und umgekehrt. Geheimpolizisten hatten bereits mehrere Male die Züge begleitet, doch konnten sie lange Zeit nichts entdecken. Nunmehr wurde die Strecke von Patrouillen beobachtet, und da machte man denn eines Nachts die überraschende Wahrnehmung, dass der Zug auf der Strecke seine Geschwindigkeit verlangsamte. Die Zeit wurde von einer ganzen Bande benutzt, die aus dem Walde heraustrat, mit Hilfe der Bahnbeamten die Wagen öffnete, ganze Ballen Waaren herauswarf und mit dem Raube im Walde verschwand. Die Bahnbeamten sorgten dann wieder dafür, dass die Wagen vorschriftsmässig geschlossen wurden und der Zug mit ungehemmter Geschwindigkeit seinem Ziel zustrebte. In der ersten Nacht hatten übrigens die patrouillirenden Geheimpolizisten Pech. Als sie die Diebesbande verfolgen und verhaften wollten, stiessen sie auf eine Patrouille uniformirter Polizisten, die auf anderen Befehl aus dem gleichen Grunde ausgesandt worden waren. Die Polizisten hielten die Geheimagenten für Diebe und Gauner, und nach längerer Zeit erst klärte sich der Irrthum auf. Diese Zeit hatten natürlich die Diebe benutzt, um spurlos zu verschwinden. Erst mehrere Nächte darauf gelang es, die Bande zu fassen. Man fand in ihrer Wohnung in Orleans einen ganzen Waarenbazar, den sie nach und nach durch Bestehlen der Eisenbahnzüge zusammengeschleppt hatten.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene 5,96 km lange Strecke Grafing-Ebersberg der königlich bayerischen Staatseisenbahnen sowie die am 1. d. Mts. für den Gesammtverkehr eröffnete, im Betrieb der königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Strecke Belovar-Misulinovac (10,099 km) nebst den am gleichen Tage für den Wagenladungsgüterverkehr eröffneten Flügellinien Misulinovac zum Eduardstollen (2,733 km) und Misulinovac zum Josefsstollen (4,022 km) sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 11. November d. J. ist die an der Strecke Augsburg-Ulm zwischen den Stationen Leipheim und Nersingen neu errichtete Station V. Kl. Unterfahlheim für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh eröffnet worden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Luxemburg-Bettingen gelegene Haltepunkt Capellen, welcher bisher nur dem Personen- und Eilgutverkehr gedient hat, wird vom 15. November d. J. ab auch für den Frachtstückgutverkehr und der an der Bahnstrecke Remilly-Stieringen (preussische Grenze) gelegene Haltepunkt Tetingen i/Lothr., der seither nur für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr gedient hat, am 1. Dezember d. J. auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Cöthen-Aken gelegene, z. Zt. nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dienende Station Trebbichau wird am 1. Dezember d. J. auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eröffnet werden. Die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen bleibt bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 13. November d. J. ist die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Lamerdingen auch für den beschränkten Güterdienst — Abfertigung lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

### Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die an der Strecke Wollin-Misdroy belegene Haltestelle Warnow erhält zur Unterscheidung von der in Mecklenburg belegenen Haltestelle Warnow vom 15. November d. J. ab die Bezeichnung Warnow i. Pm.

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.**
Auf Seite 12 des Saarkohlentarifs Nr. 2 ist unter Brefeld - Deidesheim (Forst-Ruppertsberg) ein Druckfehler entstanden, indem der Frachtsatz dieser Stationsverbindung nicht 0,21, sondern 0,31 *M* für 100 kg beträgt. Berichtigung ist mit sofortiger Gültigkeit vorgenommen worden. (3013)
St. Johann-Saarbrücken, 10. Nov. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.**
Die Station Heiligenstein in der Pfalz, welche bisher nur dem Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, ist am 18. Oktober d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. (3014)
St. Johann-Saarbrücken, 8. Nov. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. d. Mts. wird die an der Bahnstrecke Lehrte-Harburg zwischen den Stationen Lehrte und Burgdorf belegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Aligse für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Aligse ausgeschlossen.
Von dem Eröffnungstage ab treten für Aligse direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.
Hannover, den 8. November 1899. (3015)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Station Trebbichau.**
Am 1. Dezember d. J. wird die an der Bahnstrecke Cöthen-Aken gelegene, jetzt nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dienende Station Trebbichau auch für die Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren eingerichtet werden. Die Abfertigung von lebenden Thieren in mehrbödigen Wagen bleibt jedoch bis auf weiteres ausgeschlossen.
Von dem vorgenannten Tage an findet zwischen Trebbichau und den sämmtlichen preussisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnstationen direkte Abfertigung von Leichen und lebenden Thieren in dem angegebenen Umfange statt.
Ueber die Höhe der Frachten ertheilen die Abfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 9. November 1899. (3016)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Aenderung von Stationsnamen.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**
Aenderung eines Stationsnamens.
Die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Teplitz (Settenz)-Böhm.-Leipa gelegenen Station Ploschkowitz wird auf „Ploschkowitz-Pitschkowitz" abgeändert.
Teplitz, am 11. November 1899. (3017)
Die Direktion.

## 4. Güterverkehr.

**Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.**
Aus dem Ausnahmetarife 9 S für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen scheiden vom 1. Januar 1900 ab folgende Stationen aus:
a) für den Versand:
Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg bei Magdeburg, Cöthen, Cottbus, Gernrode a. H., Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg an der Saale, Ortrand und Wernigerode;
b) für den Empfang:
Halle a/S.
Magdeburg, den 10. Nov. 1899. (3018)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**
Für die Beförderung von Torf in Wagenladungen von 10 000 kg ab Säckingen und Murg nach Zürich Hauptbahnhof und Luzern treten mit Gültigkeit vom 20. November l. J. Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über welche unser Gütertarifbüreau näheren Aufschluss gibt.
Karlsruhe, den 11. Nov. 1899. (3019)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich.**
Das den Biersendungen in Wagenladungen in den Monaten November bis einschliesslich April beigegebene Stroh im Gewichte bis zu 300 kg wird bis zur Bestimmungsstation frachtfrei befördert. Diese Bestimmung tritt am 15. November d. J. in Wirksamkeit.
Dresden, den 13. November 1899. (3020)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Eisenausfuhrtarife. Ausnahmetarif E 2.**
Im Verkehr der preussisch-hessischen Staatsbahnen werden vom 15. November

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Theil II, Heft 7 und 9 des Verbandsgütertarifes.)
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 wird die Station Krasna der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 55 für Holz einbezogen:

| | Theil II, Heft 7 | | Theil II, Heft 9 | |
|---|---|---|---|---|
| | nach den Stationen der | | | |
| Von | grossh. badischen Staatseisenbahnen | pfälzischen Eisenbahnen | k. preuss. u. gr. hess. Eisenbahndirektion Mainz | k. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. |
| | Mannheim B. B. | Ludwigshafen a/Rhein | Mannheim (D. B. Mainz) u. Mannheim-Neckarvorstadt | Frankfurt a/M. Hafen (rechtsmain.), Frankfurt a/M. Hauptbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen, Frankfurt a/M. Ostbahnhof |
| | Frachtsätze in Mark für 100 kg | | | |
| Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Krasna | 2,82 | 2,86 | 2,82 | 2,75 |

München, den 11. November 1899. (3021)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

d. J. ab die Frachtsätze der Klasse II des Ausnahmetarifs für Schiffsbaueisen nach Seewerften auch berechnet für Eisenbahnoberbau- und Brückenkonstruktionstheile sowie Lokomotiven- und Wagenbestandtheile zur Ausfuhr nach Ostasien über deutsche Seehäfen. Nähere Auskunft bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Berlin, den 9. November 1899. (3022)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

**Privat-Staatsbahnthiertarif.**

Mit Gültigkeit vom 15. November 1899 ab treten in Kraft:

a) an Stelle der auf Seite 47—50 des Privatbahn-Staatsbahnthiertarifs für den Verkehr der ostpreussischen Südbahn vorgesehenen Stationsfrachtsätze anderweite ermässigte Sätze,
b) direkte Sätze Bartenstein-Insterburg und Rastenburg-Insterburg, Neuteich, Cöthen und Oschersleben.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbüreau hier, Alexanderplatz.

Berlin, den 3. November 1899. (3023)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Russisch-ostpreussischer Güterverkehr über Grajewo.**
Ausnahmetarif 8 für Flachs, Hanf usw.

Mit Gültigkeit vom 3/15. November d. J. wird der IV. Nachtrag zum Tarif eingeführt. Derselbe enthält neue direkte Frachtsätze von Stationen der Moskau-Kiew-Woronesch- und der Moskau-Kasaner Eisenbahn nach Königsberg und Pillau über Grajewo, sowie Berichtigungen. Druckabzüge des Nachtrages sind von unserer Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof unentgeltlich zu beziehen.

Königsberg i/Pr., 11. Nov. 1899. (3024H&V)
Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 15. November d. J. treten folgende Aenderungen und Ergänzungen der Tarife in Kraft:

I. Im Tarifheft „Theil" ist:
  a) zu streichen:
    Seite 20 die Station Köln-Deutz nebst Abfertigungsbeschränkung,
    Seite 20 hinter Köln-Deutz B. M. die Abfertigungsbeschränkung,
    Seite 26 die Station Heiligenstein i. d. Pfalz nebst Abfertigungsbeschränkung;
  b) nachzutragen:
    Seite 20 die Station Oberwinter des Bezirks Köln mit der Beschränkung: „Nur für Eil- und Frachtstückgut im Eigengewicht von höchstens 50 kg".
II. Die Station Oberwinter wird in die Heft 1 der Abtheilungen A, B, C, D und E sowie in die Hefte der Abtheilungen F und G aufgenommen.
III. Die Tarifentfernung Rosenberg in Baden-Neuwied im Nachtrag V zum Heft 1 A wird von 378 auf 278 km ermässigt.
IV. Die Frachtsätze der Station Freiburg-Wiehre für Eisen in Wagenladungen der Spezialtarife I, II und III werden mit den Frachtsätzen der Station Freiburg i. Br. gleichgestellt.

Köln, den 13. November 1899. (3025)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Die in dem Gütertarife (Heft 1, 2 und 3) für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Cranenburg Grenze und Gildehaus Grenze der holländischen Eisenbahn treten am 1. Januar 1900 ausser Kraft.

Münster, den 10. November 1899. (3026)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Güterverkehr mit Südfrankreich.**

Am 15. November d. J. werden ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen aus Südfrankreich in Wagenladungen von 10 000 kg von Alt-Münsterol trans. und Verrières trans. nach Chemnitz, Dresden und Leipzig (bayerischer-, Dresdner-, Eilenburger-, Magdeburger- und thüringer Bahnhof) eingeführt. Diese Frachtsätze gelten jedoch nur für Sendungen, welche in Wagen von 5 000 kg in Alt-Münsterol und Verrières eingehen und dort als Ladungen von 10 000 kg aufgegeben werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und die französischen Versandstationen, für welche die Frachtsätze gelten, ertheilen die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau, hier (Wienerstrasse 4), auf Verlangen Auskunft.

Dresden, den 11. November 1899. (3027)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. ab werden im Verkehre der Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Mainz mit Baden die Frachtsätze der Station Freiburg-Wiehre für Eisen der Spezialtarife I, II und III mit denen für Freiburg i. Br. gleichgestellt. (3028)

Frankfurt a/M., den 6. November 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden in dem oben bezeichneten Verkehre neue ermässigte Frachtsätze nach den Stationen der ostpreussischen Südbahn unter Anwendung der Bedingungen des Theiles I — Aufgabe von Einzelsendungen zu mindestens 10 000 kg — zur Einführung gebracht und die bisher im Theil I und II in Geltung gewesenen bezüglichen Frachtsätze, sowie deren Anwendungsbedingungen aufgehoben.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 6. Nov. 1899. (3029)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1899 gelangen für die Beförderung von Holzkohle, auch gemahlene oder körnige, bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende direkte Frachtsätze zur Einführung:

| Nach oder von | Esslingen | Heilbronn a. Neckar | Stuttgart Hauptbhf. | Stuttgart Nordbhf. | Stuttgart Westbhf. | Ulm |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Stationen der k. württembergischen Staatseisenbahnen | | | | | |
| | Frachtsätze für 100 kg in Mark | | | | | |
| Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft | | | | | | |
| Graz | 1,62 | 1,74 | 1,65 | 1.66 | 1,67 | 1,44 |

München, den 11. Nov. 1899. (3030)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. wird je ein Nachtrag I zu den Tarifheften 3 und 4 der Abtheilung B (Güterverkehr des Bezirks Mainz mit Baden und Württemberg) herausgegeben. Sie enthalten Entfernungskürzungen infolge Eröffnung der Strecke Walldürn-Amorbach, Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und Berichtigungen. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen, wo auch die Nachträge zu erhalten sind. (3031)

Frankfurt a/M., den 6. November 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Dezember d. J. treten in den Tarifen Theil II — Heft 1, 2 und 4 neue Ausnahmetarife für Isolirmasse usw. zwischen Coswig (königliche Eisenbahndirektion Halle a/S.) einerseits, und Brünn, Bubentsch, Prag nebst Vororten, Wien nebst Vororten und Budapest andererseits in Kraft. Das Nähere ist bei den vorbezeichneten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 6. November 1899. (3032)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen

**Grenztarif für russisches Petroleum.**

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von raffinirtem, russischem Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) in Wagenladungen zu 10 000 kg von den deutsch-russischen Grenzstationen nach deutschen Stationen vom 5. Oktober 1897 wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 der zweite Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält Frachtsätze für neue Empfangsstationen, früher veröffentlichte Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind durch Vermittelung der am Tarif betheiligten Stationen zu beziehen.

Bromberg, den 8. November 1899. (3033)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Nordwestdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr. Oldenburg-mitteldeutsch- und Altonaer Güterverkehr. Niederdeutscher Güterverkehr.**

Mit der Gültigkeit vom 20. November d. J. ab wird die Station Gernrode am Harz in die Ausnahmetarife für Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten, Blechen und Rollen (Walzblei) und für

Bleiglätte sowie für Rohblei zur Ausfuhr über See nach ausserdeutschen Ländern einbezogen.

Ueber die Höhe der Ausnahmetarifsätze ist das Nähere bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Magdeburg, den 10. November 1899. (3034)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

---

Am 15. November 1899 tritt zum Südostpreussischen Gütertarif der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Aenderungen und Ergänzungen der Abschnitte II E. Kilometerzeiger und F. Stationstariftabellen, insbesondere erhebliche Ermässigungen der Frachtsätze einschliesslich der Ausnahmetarife.

Die geringfügigen Frachterhöhungen, welche gleichzeitig durch den Nachtrag eingeführt werden, erlangen erst am 1. Januar 1900 Gültigkeit; mit dem gleichen Tage treten im südostpreussischen Gütertarif die direkten Frachtsätze zwischen Neubrandenburg und Rostock einerseits und Grajewo, Lyck, Pillau, Prostken andererseits, sowie zwischen Neubrandenburg einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits ausser Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Der Nachtrag I kann durch die Verbandsstationen zum Preise von 35 ₰ für das Stück bezogen werden.

Königsberg i. Pr., 9. Nov. 1899. (3035)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Saarkohlenverkehr nach Oesterreich.**

Für die Beförderung von Gaskohlen ab den unten genannten Saargrubenstationen nach Bozen-Gries, Innsbruck, Ischl, Linz, Salzburg, Steyr und Wels werden ab 1. Januar 1900 bis Ende 1900 besondere Frachtermässigungen zugestanden, wenn die Sendungen in Ladungen von mindestens 10000 kg pro Wagen aufgegeben werden, an Gasfabriken adressirt sind und im Laufe des genannten Jahres eine Gesammtmenge von mindestens 400 Wagenladungen durch einen Versender verfrachtet wird.

Die ermässigten Frachtsätze, von welchen jene für Simbach trst. für den Verkehr mit Ischl, Linz, Steyr und Wels gelten, betragen:

| Von | Bozen-Gries | Innsbruck | Salzburg | Simbach trst. | Von | Bozen-Gries | Innsbruck | Salzburg | Simbach trst. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Mark für 100 kg | | | | | Mark für 100 kg | | | |
| Altenwald . . . | 1,76 | 1,38 | 1,22 | 1,10 | Heinitz . . . . | 1,75 | 1,42 | 1,20 | 1,08 |
| Camphausen . . | 1,77 | 1,39 | 1,22 | 1,10 | Kreuzgraben . . | 1,77 | 1,39 | 1,22 | 1,10 |
| Dechen . . . . | 1,75 | 1,42 | 1,20 | 1,08 | Maybach . . . | 1,77 | 1,40 | 1,22 | 1,10 |
| Dudweiler Grube | 1,77 | 1,38 | 1,22 | 1,10 | Sulzbach Grube . | 1,76 | 1,39 | 1,21 | 1,10 |

Die Abfertigung der Sendungen nach Bozen-Gries, Innsbruck und Salzburg erfolgt direkt zu den Frachtsätzen der bestehenden Saarkohlen-Ausnahmetarife, der Sendungen nach Ischl, Linz, Steyr und Wels durch Kartirung auf Simbach zu den hierfür bestehenden direkten Frachtsätzen; die hiernach gegenüber obigen ermässigten Sätzen gezahlte Mehrfracht wird gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe durch die unterfertigte Verwaltung zurückgezahlt.

München, den 11. November 1899. (3036)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

---

Für Glas- und Hohlglaswaaren aller Art mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster- und Spiegelfensterscheiben treten mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 unter Berücksichtigung der im „Verordnungsblatte des k. k. Handelsministeriums für Eisenbahnen und Schifffahrt" enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1900 in Kraft:

| Nach Tetschen transit | bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen | 10 000 kg |
|---|---|---|
| | Pfennig | |
| von Podêbrad . . . | 78 | 59 |
| „ Polna-Stecken . | 129 | 88 |

Wien, am 10. November 1899. (3037)
Oesterreich. Nordwestbahn.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für die Beförderung von Schafen von Banjaluka Vorstadt nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit Bestimmung nach Paris und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden für die Beförderung von Schafen in vollen doppelbodigen Wagen, welche nach Paris und weiter bestimmt sind, folgende Frachtsätze berechnet:

Von Banjaluka Vorstadt, Station der k. u. k. Militärbahn Banjaluka - Doberlin

| nach | | |
|---|---|---|
| Delle transit | Avricourt transit | Amanweiler transit |
| Francs pro Quadratmeter der Bodenfläche | | |
| 27,50 | 29,15 | 31,45 |

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des vom 1. Mai 1893 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen etc. nach Delle transit etc. mit der Bestimmung nach Paris und weiter.

Wien, am 10. November 1899. (3038)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Ost-nordwest-österr. Eisenbahnverband.**

Einführung eines Nachtrages zum Tarife, Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Zucker).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 gelangt der Nachtrag II zu dem ab 1. Januar 1898 gültigen Tarife, Theil II, Heft 5 (Ausnahmetarif für Zucker) zur Einführung. Derselbe enthält:

I. Einbeziehung neuer Stationen.
II. Aenderung von Frachtsätzen.
III. Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. November 1899. (3039)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.**

Ausserkraftsetzung der Tarife im Verkehre mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn.

Mit 1. Januar 1900 treten die nachfolgend bezeichneten Tarifsätze im Verkehre mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der luxemburgischen Wilhelmsbahn einerseits und Stationen der rumänischen Eisenbahnen andererseits ohne Ersatz ausser Kraft u. z.:

Theil II Heft 1 vom 1. Juni 1895,
„ II „ 2 „ 1. Februar 1898.
„ II „ 3 „ 1. November 1898.

Wien, am 8. November 1899. (3040)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. Dezember 1899 gelangen folgende Nachträge zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Holz etc. zur Einführung, und zwar:

a) I. Nachtrag zum Theil IV, Heft 1 vom 1. Februar 1899,
b) I. Nachtrag zum Theil IV, Heft 2 vom 1. Juni 1899,
c) I. Nachtrag zum Theil IV, Heft 4 vom 1. Dezember 1898.

Diese Nachträge enthalten u. a.: neue und abgeänderte Frachtsätze, ferner die Einbeziehung der Stationen Söll-Leukenthal und Staad als Reexpeditionsstellen.

Exemplare des unter a genannten Nachtrages sind zum Preise von 40 Hellern, dann Exemplare der unter b und c genannten Nachträge zum Preise von je 10 Hellern bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zu beziehen.

Wien, am 8. November 1899. (3041)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Holländische Eisenbahngesellschaft.**

Die im internationalen Lokalgütertarif — Theil II — vom 15. Oktober 1892 und im Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen — Theil II — vom 1. Mai 1893 für die Station

Gronau bestehenden Frachtsätze werden mit dem 1. Januar 1900 aufgehoben.
Amsterdam, den 8. November 1899. (3042)
Der Administrationsrath.

**Niederländisch-Bentheimer Kreisbahn Güterverkehr.**
Die im Tarif — Theil II — vom 1. Januar 1897 für die Station Gronau bestehenden Frachtsätze werden mit dem 1. Januar 1900 aufgehoben.
Amsterdam, den 8. November 1899. (3043)
Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
der Administrationsrath der holländischen Eisenbahngesellschaft.

## 5. Personen- und Gepäckverkehr.

**Preussisch-hessisch-Main-Neckarbahn-pfälzischer Personen- und Gepäckverkehr.**
Am 1. Januar 1900 erscheint ein neuer Tarif. Durch ihn werden weitere Verkehrsbeziehungen eingeführt, auch treten neben Preisermässigungen Preiserhöhungen ein, worüber wir Auskunft geben.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.
Mainz, den 11. November 1899. (3044)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

## 6. Verdingungen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Lieferungsausschreibung.
Die Materialverwaltung beabsichtigt die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an
800 M.-Ctr. Jutefäden (Putzjute),
lieferbar in Monatsraten à 100 M.-Ctr. vom Monate Januar 1900 ab, sicher zu stellen und ladet hiermit zur Betheiligung an der bezüglichen Konkurrenzverhandlung ein.
Die mit einer 1 Kronen-Stempelmarke versehenen Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf Jutefäden“ nebst einem Handmuster von mindestens 3 kg bis längstens 24. November l. J., 12 Uhr Vormittags, bei der Materialverwaltung, Südbahnhof, Restaurationsgebäude 1. Stock einzureichen, woselbst auch die Offertenbedingnisse behoben, eventuell per Post bezogen werden können.
Die Preise sind franko einer Südbahnstation in Kronenwährung zu stellen.
Offerten, welche nicht vorschriftsmässig adjustirt sind, oder nach dem festgesetzten Termine einlangen, werden nicht berücksichtigt.
Wien, im November 1899. (3045)
Die Materialverwaltung.

**Verdingung**
der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wegeunter- und Ueberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen im Loose 1 der Eisenbahnneubaustrecke von Paderborn nach Brackwede (119400 cbm Bodenbewegung, 107500 qm Böschungsflächen, 2110 cbm Mauerwerk und 14500 qm Wegebefestigungen).
Termin: Montag, den 11. Dezember 1899, Mittags 12 Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung zu Paderborn.
Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Paderborn, nur von der letzteren bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. (3046)
Hannover, den 10. November 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung**
nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar:
830 kg Stearinlichte,
127000 Schachteln Streichhölzer, sogenannte schwedische,
34200 kg weisse Seife,
113500 „ Schmierseife,
211200 „ bis 226200 kg kalzinirte Soda,
11000 kg kaustische Soda,
76500 „ Stärkegummi,
86300 „ Seifensteinpackung in handelsüblichen Längen,
150 kg Putzpulver,
750 Büchsen Putzcrême,
300 kg Graphit,
45000 Stück Reiserbesen ohne Stiel,
1700 „ Piassavabesen ohne Stiel,
800 Stück Weichen- und Schienenbesen aus Piassava mit Stiel.
Die Lieferung ist für das Etatsjahr 1900 in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.
**Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 29. November 1899, Vormittags 10 Uhr im Rechnungsbüreau Abthl. M hierselbst, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.**
**Zuschlagsfrist bis zum 20. Dezember 1899.**
Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 70 ₰ **(nicht in Briefmarken)** vom letztgenannten Büreau abgegeben.
Hannover, den 12. Nov. 1899. (3047)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Pfälzische Eisenbahnen.**
Die Lieferung nachverzeichneter nicht imprägnirter Holzschwellen soll vergeben werden:
1. kieferne Normalschwellen, 2,70 m lang, 0,16/0,26 m stark, 45000 Stück,
2. eichene Normalschwellen, 2,70 m lang, 0,16/0,26 m stark, 55000 Stück,
3. eichene Weichenschwellen in verschiedenen Längen, 50000 lfd. m.

Lieferzeit 1. März bis 30. November 1900.
Die Lieferungsbedingungen liegen auf dem bautechnischen Büreau der Direktion zur Einsicht offen, werden auch auf portofreie Anfragen gegen Erstattung von 0,30 ℳ abgegeben.
Die Angebote, welche per Stück bezw. lfd. Meter bedingungsgemäss auszufertigen sind, wollen portofrei mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Holzschwellen“
bis spätestens 2. Dezember 1899, Abends 6 Uhr, hierher eingereicht werden. (3048)
Ludwigshafen a. Rh., 11. November 1899.
Die Direktion.
v. Lavale.

**Verdingung**
der Lieferung von 77000 eichenen, 300000 kiefernen Bahnschwellen, 10000 eichenen und kiefernen Weichenschwellen für die Eisenbahndirektionen Mainz, Frankfurt, Cassel, Münster und Hannover am Dienstag, den 5. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 28. Dezember 1899.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ (nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau hierselbst, Joachimstrasse 7 I, abgegeben.
Hannover, den 9. November 1899. (3049)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oldenburgische Staatsbahn.**
Wir beabsichtigen unseren Bedarf an gekämmter bunter gut trockener Putzbaumwolle für das Jahr 1900, welcher etwa 35000 kg beträgt, im Wege der öffentlichen Ausschreibung zu vergeben.
Die Lieferung hat in Theillieferungen von 6000 kg innerhalb 8 Tagen nach eingegangener Anforderung zu erfolgen.
Bezügliche Angebote in den Preislagen von 39—43 ℳ ersuchen wir unter Beifügung einer Probe bis zum 25. d. Mts., Vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden. (3050)
Oldenburg, den 8. November 1899.
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf alter Wagen bezw. Wagenuntergestelle in den Hauptwerkstätten Breslau oberschlesischer Bahnhof und Lauban im Wege der öffentlichen Ausschreibung am 21. November d. J., Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des oberschlesischen Bahnhofsgebäudes hierselbst.
Die bis zum 21. November d. J., Vormittags 11 Uhr, einzureichenden Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar von unserem technischen Büreau hier, Bahnhofsgebäude, Zimmer 18, bezogen werden.
Breslau, den 6. November 1899. (3051)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 8. Offene Stellen.

Ein in der allgemeinen Verwaltung der Eisenbahnen und in Grunderwerbsangelegenheiten vorgebildeter und durchaus erfahrener Beamter wird zum sofortigen Eintritt gesucht. Gesuche mit Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (3052)
die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft zu Soldin N. M.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 89. | 18. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Nordamerikanische Ueberlandpostzüge.

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Frahm.**

Die bedeutende Ausdehnung des nordamerikanischen Festlandes und seine zum Theil geringe Bevölkerungsdichtigkeit, verbunden mit dem Fehlen jeglicher Reichsgrenzen und Zollschranken in den Vereinigten Staaten Nordamerikas, haben bekanntlich im amerikanischen Eisenbahnwesen schon frühzeitig das Bestreben geweckt, schnellfahrende, grosse Länderstrecken ohne Aufenthalt durcheilende Eisenbahnzüge einzurichten, die nicht nur der schnellen Beförderung von Personen, sondern auch der raschen Ablieferung der Post dienen, theilweise sogar letzterem Zweck allein. Dass man die auf Verkürzung der Fahrzeiten der nordamerikanischen Ueberlandzüge gerichteten Bestrebungen noch weiter fortsetzt, geht aus den erst mit Anfang dieses Jahres erfolgten Fahrplanänderungen einiger Ueberlandpostzüge der Vereinigten Staaten hervor, ist auch bei der fieberhaften Eile, mit der die Nordamerikaner nun einmal ihre Geschäfte betreiben müssen, und der Grösse und Bedeutung der Union nicht zu verwundern. Was die räumliche Ausdehnung Nordamerikas betrifft, so werden die dort zurückzulegenden Entfernungen wohl meistens unterschätzt; wenn der von auswärts kommende Reisende beispielsweise in Newyork einen der schnellfahrenden Nachmittagszüge der Newyork-Centralbahn nimmt und am Spätabend des folgenden Tages nach mehr als 24 stündiger ununterbrochener Fahrt in Chicago aussteigt, glaubt er einen beträchtlichen Theil des amerikanischen Festlandes gesehen zu haben, und doch kann ein flüchtiger Blick auf die Karte ihn lehren, dass er weit davon entfernt ist, die Vereinigten Staaten auch nur zur Hälfte durchquert zu haben.

Der Fahrplan einiger nordamerikanischen Postzüge ist besonders dadurch von Interesse, dass bei den theilweise sehr ungünstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der durchfahrenen Strecken und den widrigen Witterungsverhältnissen, mit denen einzelne Züge zu kämpfen hatten, nicht nur verhältnissmässig hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht wurden, sondern auch die Höchstgeschwindigkeiten das übliche Maass ganz erheblich überstiegen, sofern die darüber aus Nordamerika vorliegenden Nachrichten von der dort bisweilen zu findenden Neigung zum Uebertreiben frei sind.

Der Newyork Abends auf der Newyork-Centralbahn verlassende Postschnellzug nach Chicago hat seit dem 1. Januar d. J. eine auf 24 Stunden 15 Minuten abgekürzte Fahrzeit; er verlässt Newyork 9.15 Abends und kommt am folgenden Tage Abends 8.30 (9.30 Newyorker Zeit) in Chicago an. Der Gegenzug verlässt Chicago Morgens 3 Uhr und fährt gleichfalls in 24 Stunden 15 Minuten nach Newyork. Die Entfernung beträgt 1 575 km. Zwei andere Vormittags Newyork und Chicago verlassende Postschnellzüge fahren noch im alten Fahrplan. Jenseits Chicago sind die Fahrzeiten der Postschnellzüge gleichfalls seit dem 1. Januar d. J. herabgesetzt, so dass gegen früher die Fahrtdauer von Newyork nach San Francisco unter Benutzung der kürzesten Strecken um 12 Stunden verringert worden ist.*) Man will ferner die zwischen Chicago und St. Paul verkehrenden Züge beschleunigen, auch wird die Great Northernbahn die Abfahrtszeit ihres Zuges nach St. Paul ändern und seine Geschwindigkeit erhöhen, so dass alle an dieser Linie belegenen Orte ihre Post aus dem Osten demnächst 12 Stunden früher haben werden als jetzt.

Der am 1. Januar d. J. nach dem neuen Fahrplan abgelassene Zug traf am 5. Januar in San Francisco ein, nachdem er die 5 483 km betragende Entfernung in $98^1/_3$ Stunden zurückgelegt hatte, was einer mittleren Geschwindigkeit von 55,6 km/Stunde entspricht, mit Einrechnung der zahlreichen Aufenthalte und des Zeitverlustes, der dadurch entstand, dass in Chicago die Post auf Strassenfuhrwerken von einem Bahnhof zum anderen überführt werden musste. Das schlechte Wetter, besonders ein heftiges Schneetreiben, verursachten unterwegs Verspätungen von im ganzen 2 Stunden 45 Minuten, die aber

*) „Railroad Gazette" 1899 Nr. 1.

wieder eingeholt wurden, so dass der Zug pünktlich auf der Endstation eintraf. Die grössten Geschwindigkeiten betrugen **96** bis **120** km/Stunde.*) Während dieser Fahrt findet ein dreimaliger Zeitwechsel statt: in Buffalo, North Platte und Ogden müssen die Uhren jedesmal um 1 Stunde zurückgestellt werden, denn der Unterschied zwischen der östlichen und westlichen Ortszeit beträgt 3 Stunden. Abbildung 1 stellt einen Lageplan der Strecke von Newyork nach San Francisco dar, Abbildung 2 einen Höhenplan der Gebirgsstrecke von Omaha nach San Francisco. Es sind vier Wasserscheiden zu übersteigen, in 2514 m Höhe die Rocky Mountains, in 2388 m die Wahsatch Mountains, in 1875 m die Humboldt Mountains und in 2139 m die Sierra Nevada, während der Anfangspunkt der Gebirgsstrecke (Omaha) auf 314 m liegt.

*) „Bulletin de la commission internationale du congrès des chemins de fer" 1899 Nr. 9.

Fahrplan I. Von Newyork nach San Francisco.

| Stationen | Datum | Ortszeit | Newyorker Zeit | Entfernung km | Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde km | Eisenbahngesellschaft |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Newyork . Abf. | 1. Jan. | $9.^{15}$ | $9.^{15}$ | 708 | 59,5 | Newyork Central Lake Shore & Michigan Central |
| Buffalo . . „ | 2. „ | 8.24 | 9.24 | | | |
| „ . . „ | | | | 869 | 72,4 | |
| Chicago . . Ank. | 2. „ | $8.^{28}$ | $9.^{28}$ | | | |
| „ . . Abf. | 2. „ | $9.^{24}$ | $10.^{24}$ | 808 | 80,4 | Chicago, Burlington & Quincy |
| Omaha . . Ank. | 3. „ | 7.47 | 8.47 | | | |
| „ . . Abf. | 3. „ | 8.30 | 9.30 | 830 | 53,6 | Union Pacific |
| Cheyenne . Ank. | 3. „ | $10.^{55}$ | $12.^{55}$ | | | |
| „ . Abf. | 3. „ | $11.^{00}$ | $1.^{00}$ | 828 | 51,5 | |
| Ogden . . Ank. | 4. „ | $1.^{50}$ | $4.^{50}$ | | | |
| „ . . Abf. | 4. „ | $2.^{00}$ | $5.^{00}$ | 1440 | 46,6 | Central Pacific |
| San Francisco . . Ank. | 5. „ | $8.^{45}$ | $11.^{45}$ | | | |
| Mittel . . . . | — | — | 98 Std. 30 Min. | 5483 | 55,67 | |

Die Abfahrtszeit des ersten, am 1. Januar nach obigem Fahrplan abgelassenen Zuges war $9.^{15}$; er bestand aus sechs Postwagen und einem Gepäckwagen für die Zugbeamten. Man beabsichtigte, die 230 km lange Strecke von Newyork nach Albany ohne Aufenthalt zu durchfahren; allein es zeigte sich, dass das Wasser in den Behältern, die zum Wassernehmen während der Fahrt auf freier Strecke zwischen den Schienen angebracht sind, gefroren war, weshalb dreimal zum Wassernehmen angehalten werden musste. Der Zug kam daher 1 Uhr Morgens in Albany mit 33 Minuten Verspätung an. Hier wurde 15 Minuten gehalten, die zum Vorspannen einer grossen vierfach gekuppelten Schnellzugmaschine benutzt wurden. Die Abfahrt erfolgte $1.^{17}$ mit 32 Minuten Verspätung. Der Verlauf der Fahrt geht aus Fahrplan II hervor.

Fahrplan II. Von Albany nach Buffalo.

| Stationen | Ortszeit | Newyorker Zeit | Entfernung km | Fahrzeit Minuten | stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit km |
|---|---|---|---|---|---|
| Albany . . Abf. | $12^{45}$ | $1.^{17}$ | — | — | — |
| Otica . . . Ank. | $2^{59}$ | $3.^{55}$ | 153 | 158 | 58,1 |
| „ . . . Abf. | $3.^{1}$ | $4.^{00}$ | — | — | — |
| Syracuse . Ank. | $4.^{20}$ | $5.^{30}$ | 238 | 253 | 56,4 |
| „ . Abf. | $4.^{25}$ | $5^{41}$ | — | — | — |
| Rochester . Ank. | 6.12 | 7 34 | 367 | 377 | 58,4 |
| „ . Abf. | 6.15 | 7.40 | — | — | — |
| Buffalo . . Ank. | 7.20 | 8.20 | 478 | 423 | 67,8 |

Eine bis Buffalo eingetretene Verspätung war durch heftige Schneefälle verursacht worden. In Buffalo wurde der Postwagen für Detroit abgehängt, um seinen Weg auf der Michigan Centralbahn fortzusetzen, während der aus den übrigen Wagen zusammengesetzte Ueberlandzug über die Lake Shore & Michigan Southernbahn weiterlief. Man hatte gegen sehr heftigen Wind und starkes Schneetreiben zu kämpfen und doch wurde die 294 km betragende Entfernung von Buffalo nach Cleveland in 205 Minuten, die von Erie nach Cleveland (194 km) in 93 Minuten durchfahren, was einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von rund **125** km/Stunde auf der letztgenannten Strecke

entspricht. Dabei wurde die Verspätung zum Theil wieder eingeholt, sodass sie in Cleveland nur noch 14 Minuten betrug. In Cleveland spannte man wieder eine neue Maschine vor, die bis Vermilion den letzten Rest der Verspätung einholte, wobei das Durchfahren der 63 km langen Strecke von Cleveland nach Vermilion 41 Minuten beanspruchte, so dass die mittlere Geschwindigkeit rund 92 km/Stunde betrug. Die 357 km von Buffalo nach Vermilion waren mit 85 km stündlicher Durchschnittsgeschwindigkeit zurückgelegt worden unter Einrechnung der für den Maschinenwechsel in Cleveland erforderlichen Zeit. Von Vermilion nach Chicago wurde die fahrplanmässige Fahrgeschwindigkeit von 67,6 km/Stunde innegehalten, wobei noch ein zweimaliger Maschinenwechsel, in Toledo (182 km von Cleveland) und Elkhart (230 km von Toledo) stattfand. Der Zug lief $8.^{28}$ in den Chicagoer Bahnhof ein, 2 Minuten vor der fahrplanmässigen Ankunftszeit. (Fahrplan III.)

Fahrplan III. Von Buffalo nach Chicago.

| Stationen | Entfernung km | Fahrzeit Minuten | stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit km | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| Buffalo – Cleveland*) | 294 | 205 | 86 | *) Maschinenwechsel |
| „ – Vermilion | 63 | 41 | 92 | |
| „ – Toledo*) | 182 | — | — | |
| „ – Elkhart*) | 230 | — | — | |
| „ – Chicago | 100 | — | — | |

Die Postverwaltung hat nur 45 Minuten für die Ueberführung der Postsachen von einem Bahnhof zum anderen in Chicago zugestanden. Nach Ankunft des Zuges wurde seine aus 50 000 kg in Säcken bestehende Ladung daher schleunigst auf 22 Fuhrwerke geladen, von denen 18 im Trabe nach dem Chicago, Burlington & Quincy Bahnhof, 4 nach dem Bahnhof der Chicago & North Westernbahn geleitet wurden, die nach Omaha zu gleicher Zeit mit der Chicago, Burlington & Quincybahn einen Zug ablässt. Der Zug der Chicago, Burlington & Quincybahn fuhr von Chicago am 2. Januar $9.^{24}$ ($10.^{24}$ Newyorker Zeit) mit 9 Minuten Verspätung ab und brauchte 90 Minuten für die Fahrt nach der 133,5 km entfernten Station Mendota, 148 Minuten von Mendota nach Burlington. (Fahrplan IV.)

Fahrplan IV. Von Chicago nach Omaha.
(Chicago, Burlington & Quincybahn.)

| Stationen | Zeit | Entfernung km | Fahrzeit Minuten | stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit km |
|---|---|---|---|---|
| Chicago | $9.^{24}$ | — | — | — |
| Aurora | $10.^{07}$ | 61,0 | 43 | 85,1 |
| Mendota | $10.^{54}$ | 133,5 | 90 | 89,0 |
| Galesburg | $12.^{25}$ | 262,0 | 181 | 87,8 |
| Burlington | $1.^{22}$ | 331,5 | 238 | 83,6 |
| Mount Pleasant | $2.^{00}$ | 375,0 | 276 | 81,5 |
| Ottumwa | $2.^{50}$ | 452,0 | 326 | 83,3 |
| Omaha | 7.47 | 808,0 | 623 | 77,8 |

Ein zweiter Theil der Post ging, wie erwähnt, in Chicago auf die Chicago & North Westernbahn über, die mit der Chicago, Burlington & Quincybahn für den Verkehr westlich von Chicago in scharfen Wettbewerb tritt. Sie hatte für die Beförderung der ihr übergebenen Post einen Sonderzug eingestellt und wollte zeigen, dass sie die Post ebenso schnell befördern könne, wie ihre Mitbewerberin. Der Sonderzug verliess $10.^{00}$ Chicago ($11.^{00}$ Newyorker Zeit) und fuhr in 9 Stunden 58 Minuten bei 18 maligem Anhalten nach Omaha (792 km), wo er 18 Minuten vor der fahrplanmässigen Ankunftszeit eintraf. (Fahrplan V.)

Fahrplan V. Von Chicago nach Omaha.
(Chicago & Northwesternbahn.)

| Stationen | Zeit | Entfernung km | Fahrzeit Minuten | stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit km |
|---|---|---|---|---|
| Chicago | $10.^{00}$ | — | — | — |
| West-Chicago | $10.^{35}$ | 48,0 | 35 | 82,3 |
| De Kalb | $11.^{10}$ | 93,0 | 70 | 79,7 |
| Rochelle | $11.^{26}$ | 119,0 | 86 | 83,0 |
| Dixon | $11.^{53}$ | 158,0 | 113 | 83,0 |
| Sterling | $12.^{5}$ | 175,0 | 125 | 84,0 |
| Morrison | $12.^{19}$ | 199,5 | 139 | 86,1 |
| Clinton | $12.^{40}$ | 222,0 | 180 | 74,0 |
| De Witt | $1.^{10}$ | 253,0 | 190 | 79.9 |
| Luzerne | $3.^{00}$ | 401,0 | 300 | 80,2 |
| Omaha | 7.58 | 792 | 598 | 79,4 |

Ausser den beiden genannten Eisenbahngesellschaften würden sich noch andere um den Postverkehr zwischen Chicago und Omaha bewerben können: Die Chicago, Milwaukee & St. Paul Eisenbahn, deren kürzeste Linie zwischen den beiden Städten 788 km lang ist, und die Chicago, Rock Island & Pacificbahn, die eine 809 km lange Verbindung von Chicago nach Omaha besitzt. Die letztgenannte Gesellschaft hat, nebenbei bemerkt, den schnellsten Personenzug in dieser Richtung, der Chicago $7.^{55}$ verlässt und am anderen Morgen 8 Uhr in Omaha ankommt, die 809 km Entfernung also in 12 Stunden 5 Minuten mit einem Stundendurchschnitt von 87 km zurücklegt. Wenn man diese Linie für die Postzüge benutzte, würde sich überhaupt die Zeit für die Ueberführung der Post in Chicago erübrigen, da sie in der Nähe von Chicago neben der Lake Shore & Michigan Centralbahn herläuft, welche die Post von Newyork anbringt, so dass ein unmittelbares Ueberladen von Bahn zu Bahn stattfinden könnte.

Jeder der beiden Postzüge kam früh genug in Omaha an, um den Anschluss an den Morgens 8.30 nach dem Westen fahrenden Postzug der Union Pacificbahn zu erreichen. Dieser Zug fuhr am 3. Januar d. J. fahrplanmässig ab und war Abends 10.55 in Cheyenne (796 km). Bald nachdem er Cheyenne verlassen hatte, setzte ein heftiger Schneesturm ein, der ihm bis Rawlins (310 km) 51 Minuten Verspätung brachte. Dafür wurden die folgenden 95 km bis Tipton in 56 Minuten zurückgelegt, so dass der Zug auf der noch 125,5 km vorliegenden Station Green River blos mit 20 Minuten Verspätung ankam. Hier wurden die nach Portland bestimmten Postwagen abgehängt, um mit der Oregon Short Line befördert zu werden, während der übrig bleibende Zugtheil mit drei schweren Maschinen zur Ersteigung der langen und steilen Rampe hinter Green River bespannt wurde. Nach dem Ueberschreiten der 2 383 m hohen Wasserscheide in den Wahsatch Mountains wurde die noch fehlende Strecke bis Ogden (299 km von Green River) mit grosser Geschwindigkeit zurückgelegt, so dass man mit nur 10 Minuten Verspätung 1.50 Nachmittags in Ogden ankam. Der Maschinenwechsel und die sonstigen Dienstverrichtungen nahmen 10 Minuten in Anspruch, der Zug konnte daher 2 Uhr Nachmittags (5 Uhr Newyorker Zeit) wieder abfahren, um seine Fahrt zu beendigen. Wegen einer beim Heizen entstandenen Beschädigung der Feuerkiste der Lokomotive kam man in Blue Creek mit einer Verspätung von

50 Minuten an, die zwar bald nachher zum Theil wieder eingeholt wurden, aber in der darauf folgenden Nacht sich wieder vergrösserte, so dass der Zug in Wadsworth, 893 km von Ogden am Fusse der Sierra Nevada belegen, schliesslich 65 Minuten nach der fahrplanmässigen Ankunftszeit eintraf. Zwei starke Maschinen brachten den Zug auf die nächste, in 133,5 km Entfernung und 890 m über Wadsworth liegende Höhe, wobei die 112 km bis Truckee in 2 Stunden 20 Minuten zurückgelegt wurden. Während dieser Bergfahrt wurden 20 Minuten Verspätung eingeholt, so dass der Zug, nachdem man die folgende, zum grossen Ozean abfallende Gefällstrecke mit erhöhter Geschwindigkeit hinabgefahren war, in Sacramento (193 km von Truckee) bereits die fahrplanmässige Ankunftszeit wieder innehalten konnte. Dann kam eine bequeme Fahrt nach Oakland (235 km), bei der die Carquinez-Meerenge auf der eigens für diesen Zweck gebauten grossen Dampffähre übersetzt wurde. Oakland, an der Bai von San Francisco belegen, ist der Endpunkt der Bahn; grosse Dampffähren vermitteln von hier den Verkehr mit dem 8 km entfernten San Francisco, die Post wurde hier 8.45 Abends zur festgesetzten Zeit abgeliefert. (Fahrplan VI.)

Während der ganzen, rund 5 500 km betragenden Fahrt wurden die Maschinen 18 mal gewechselt, sieben verschiedene Postpersonale besorgten das Sortiren und Vertheilen der Postsachen. Dieser Schnellzug fährt jetzt täglich in beiden Richtungen, man trägt sich mit dem Gedanken, die Fahrzeit noch mehr zu verkürzen und zwar in dem Maasse, dass man eine Einschränkung von 20—24 Stunden zwischen Newyork und San Francisco erhält. Die durchschnittliche Geschwindigkeit würde dann 64 km/Stunde betragen und die Post schon Mittags in San Francisco vertheilt werden können. Dann würden die am Montag Abend in Newyork aufgegebenen Briefe, die bislang am Freitag Nachmittag in San Francisco bestellt wurden und seit dem 1. Januar d. J. Freitag Vormittag ausgetragen werden, schon Donnerstag Nachmittag in die Hände der Empfänger gelangen.

Bei der Rückfahrt verliess der Zug der Chicago, Burlington & Quincybahn Council Bluffs (Omaha) mit 62 Minuten Verspätung, kam aber nichtsdestoweniger zur rechten Zeit in Chicago an. Fahrzeit einschliesslich der Aufenthalte: 563 Minuten. Durchschnittsgeschwindigkeit 85,74 km/Stunde. Fahrzeit ausschliesslich der Aufenthalte: 523½ Minute. Mittlere Streckengeschwindigkeit 92,2 km/Stunde. Die Fahrt von Burlington nach Chicago (331 km) wurde in 213 Minuten einschliesslich Aufenthalte und 200 Minuten ausschliesslich Aufenthalte zurückgelegt, wobei die mittlere Geschwindigkeit 99,1 km/Stunde betrug. Auf der Chicago & Northwesternbahn wurde am weiten Tage zwischen Arion und Arcadia (Jowa) auf einer geraden, waagerechten Strecke von 24 km Länge die Meile in 35 Sekunden zurückgelegt, was einer Geschwindigkeit von **165,5** km/Stunde entspricht.

Hiernach sind die betriebstechnischen Leistungen bei der Beförderung der nordamerikanischen Postzüge ganz hervorragend. Die Kostenfrage scheint bei solchen Bravourstücken allerdings keine grosse Rolle zu spielen, leider werden auch die kilometrischen Zugförderungskosten nicht angegeben, deren Bekanntgabe für das Anstellen von Vergleichen wünschenswerth gewesen wäre. Jedenfalls sieht man, dass bei den bestehenden Einrichtungen und mit Dampflokomotiven sehr grosse Geschwindigkeiten auf Eisenbahnen erreicht werden können und die Elektrizität nicht gerade nöthig ist, um die Fahrgeschwindigkeit auf eine Höhe zu bringen, die zwar Staunen erregt, aber als nothwendig kaum bezeichnet werden kann.

Fahrplan VI. Von Omaha nach San Francisco.

| Stationen | Entfernungen km | Fahrzeit Minuten | stündliche Durchschnittsgeschwindigkeit km | Bemerkungen |
|---|---|---|---|---|
| Omaha . . . . | — | — | — | Maschinenwechsel. |
| „ . . . North Platte . | 464,0 | — | — | |
| „ . . . Cheyenne . . . | 362,0 | — | — | |
| „ . . . Rawlins . . . | 310,0 | — | — | |
| „ . . . Tipton . . . . | 95,0 | 56 | **101,8** | Maschinenwechsel. Die lange Rampe wird mit drei Maschinen erstiegen. |
| „ . . . Green River . . | 125,5 | — | — | |
| „ . . . Ogden . . . . | 299 0 | — | — | Maschinenwechsel. |
| „ . . . Blue Creek . . Wadsworth . . | 892,0 | — | — | Maschinenwechsel. Rampe von 1 : 160 Steigung wird mit zwei Maschinen erstiegen. |
| „ . . . Truckee . . . | 112,0 | 140 | 48,0 | |
| „ . . . Sacramento . . | 192,0 | — | — | |
| „ . . . Oakland . . . | 235,0 | — | — | |
| „ . . . San Francisco . | 8,0 | — | — | |

## Die Beförderung verschlossener Briefe in Eisenbahnsendungen.

Nach § 1 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 ist u. a. die Beförderung aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach Orten mit einer Postanstalt verboten. Dieses Verbot erstreckt sich auch auf unverschlossene Briefe, welche in verschlossenen Packeten befördert werden. Gestattet ist, verschlossenen Packeten, welche auf andere Weise als mit der Post befördert werden, solche unverschlossene Briefe, Fakturen, Preisverzeichnisse, Rechnungen und ähnliche Schriftstücke beizufügen, welche den Inhalt des Packetes betreffen. Hiernach macht sich beispielsweise ein Kaufmann in Stuttgart, der die von seinem Kunden in Heilbronn bestellte Waare auf andere Weise als mit der Post — also auch mit der Eisenbahn — verschickt und auf der der Sendung beigepackten Rechnung eine Gegenbestellung auf eine andere Waare macht, einer nach dem Reichspostgesetz mit dem vierfachen Betrage des hinterzogenen Portos mit einer Geldstrafe von 3 *M.* zu ahnenden Handlung schuldig. Den vorhandenen Verkehrsmitteln entsprechend findet eine Uebertretung des Postgesetzes in der angedeuteten Richtung hauptsächlich statt: a) im Anschluss an den durch gewerbsmässige Boten vermittelten Güteraustausch, welcher naturgemäss am ausgedehntesten in dem Umkreis grösserer Städte sich entwickelt hat und b) bei der Versendung von Gütern mit der Eisenbahn, und zwar ist es hier wieder der mit verhältnissmässig grosser Schnelligkeit sich vollziehende Expressgut- und Eilgutverkehr, während bei Frachtgütern solche verbotenen Schriftstücke, der längeren Beförderungsdauer wegen, wohl seltener beigelegt zu werden pflegen.

In einem kürzlich im „Schwäb. Merkur" erschienenen Artikel wird die Beseitigung des Verbotes der nicht gewerbsmässig erfolgenden Beförderung von Briefen in verschlossenen

Packeten, soweit diese Versendungsart zur Zeit überhaupt dem Postzwang unterliegt, angeregt. Wie aus der im Februar d. J. erfolgten Einbringung einer Postgesetznovelle hervorgeht, handelt es sich bei dieser um eine Ausdehnung des der Post hinsichtlich der Briefbeförderung zustehenden Regals zum Zwecke der Beseitigung der Privatbeförderungsanstalten, der Privatpostanstalten. Der Verfasser des Artikels ist nun der Meinung, so wünschenswerth die Erreichung dieses Zweckes im allgemeinen Verkehrsinteresse gelegen sein möge, so lege die geplante Aenderung bei gesetzlich bestehendem Postzwang doch auch den Gedanken nahe, ob nicht bei den heutigen Verkehrsverhältnissen eine Aenderung dieses Vorrechtes der Post im Sinne einer gewissen Einschränkung angezeigt, ja sogar nothwendig erscheinen lasse. Es wird ausgeführt, dass die Bestimmungen über den Postzwang begründet gewesen seien, solange der Güteraustausch durch Vermittelung von Privatboten oder auch durch Privateisenbahnen die Regel gebildet habe, wie zu Anfang und auch noch in der Mitte des gegenwärtigen Jahrhunderts. In dieser Richtung sei aber eine sehr wesentliche Aenderung eingetreten mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und insbesondere mit der Entwickelung der vom Staat selbst betriebenen Eisenbahnen. Der deutsche Güterverkehr werde jetzt zum grössten Theil durch Staatsbahnen vermittelt und bei weitaus den meisten der der Post übergebenen Päckereien sei eine Transportleistung der staatlichen Eisenbahnen unerlässlich. Die Einnahmen aus dem durch Staatsbahnen vermittelten Güterverkehr fliessen in die Kassen der staatlichen Bahneigenthümer; sie werden ebenso wie der Ueberschuss an Postgebühren, zur Befriedigung allgemeiner staatlicher Bedürfnisse verwendet. Es sei nun nicht abzusehen und entbehre der inneren Begründung, dass den bei einer Staatsanstalt — der Post — eingelieferten Packetsendungen schriftliche Mittheilungen jeder Art beigelegt werden können, während dies für die bei der anderen Staatsanstalt — der Eisenbahn — aufgegebenen Gütersendungen nur insoweit zugelassen sei, als die brieflichen Mittheilungen offen sind und den Inhalt der Sendung betreffen.*) In noch grellerer Beleuchtung erscheinen diese Zustände, wenn berücksichtigt werde, dass das derart bevorzugte Postpacket in den allermeisten Fällen wieder mit der Eisenbahn von Ort zu Ort bewegt werden müsse, und wenn man sehe, dass das bevorzugte Postpacket und die weniger glückliche Eisenbahnsendung in einem und demselben Eisenbahnzug diese Ortsveränderung erleiden. Hierzu komme, dass die bei der Benutzung der Eisenbahn sich vollziehenden Postportohinterziehungen in den allerseltensten Fällen an den Tag kommen und dass die Post eine Prüfung dahin, ob solche Portoübertretungen vorkommen, sehr selten und auch dann nur mit einer fast undenkbaren Belästigung des Eisenbahnverkehres vornehmen könne. Solche Hinterziehungen werden zweifellos täglich begangen werden, aber nur in den seltensten Fällen werde eine betrügerische Absicht vorliegen, die Versender werden sich einer strafbaren Handlung meistens gar nicht bewusst sein, ein Umstand, der allein schon auf die Beseitigung einer gesetzlichen Strafbestimmung hinweise. Schliesslich wird der Meinung Ausdruck gegeben, dass bei Beseitigung dieser nicht mehr zeitgemässen Bestimmung der Post kein irgend nennenswerther Ausfall erwachsen werde.

*) Auch der Unterschied zwischen Reichsfiskus und Staatsfiskus genügt zu dieser Begründung wohl nicht. D. Schriftl.

Wir glauben, dass diese Ausführungen volle Beachtung verdienen. Unseres Erachtens gehört die fragliche Strafbestimmung zu denen, die nur deshalb erträglich sind, weil niemand ihnen Beachtung schenkt und weil sich nirgend ein Ankläger findet. Sie ist um so weniger mit dem natürlichen Rechtsbewusstsein in Einklang, als das Postgesetz ja nur die entgeltliche Versendung mit Strafe bedroht. Nun ist aber das Gewicht der hier in Rede stehenden Schriftstücke ein so unbedeutendes, dass es auf den von der Eisenbahn als Entgelt erhobenen Frachtbetrag ohne jeden Einfluss ist. Wollte man diesen nach dem Gewicht vertheilen, so würde beispielsweise auf ein einzelnes einer nur 10 kg wiegenden Sendung beigeschlossenes Schriftstück im Gewicht von 10 g ein Betrag entfallen, der bei einer Fracht von 50 ₰ nicht mehr als den 20. Theil eines Pfennigs ausmachte.

Auch aus diesem Gesichtspunkt würde sich die Aufhebung der fraglichen Bestimmung des Postgesetzes gewiss empfehlen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Berechtigte Beachtung und Würdigung hat der in Nr. 86 d. Ztg. veröffentlichte Aufsatz des früheren Eisenbahndirektionspräsidenten Todt über den **Rhein-Elbekanal und die Eisenbahnen des Ruhrbezirkes** gefunden. Herr Todt, welcher längere Zeit als Regierungsrath und Ober-Regierungsrath in der Eisenbahndirektion zu Köln thätig war, übernahm mit der Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1895 die Leitung der neu errichteten Eisenbahndirektion zu Essen a. d. R. Aus dieser Stellung ist er vor einigen Monaten ausgeschieden, um einem ehrenvollen Rufe in die Direktion der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft Folge zu leisten. Die jetzt vorliegenden Aeusserungen Todt's sind um so bedeutungsvoller, als gerade von Seiten der Kanalgegner während der Verhandlungen über die Kanalvorlage im Abgeordnetenhause sein Gutachten angerufen und dem Minister der öffentlichen Arbeiten in der Presse sogar nahegelegt wurde, Todt, der damals noch Präsident in Essen war, einmal zur Sache sprechen zu lassen. Inzwischen ist Herr Todt aus dem Staatsdienste ausgeschieden und um so freier in seiner Meinungsäusserung. Er hat jetzt nicht nur seine Meinung geäussert, sondern sie auch so eingehend und sachverständig begründet, dass sie als ein werthvolles Gutachten eines von allen Seiten als vollwichtig anerkannten Sachverständigen zu gelten hat. Zweifellos werden sich Stimmen erheben, welche an den Ausführungen dies oder jenes auszusetzen haben, es wird vielleicht auch versucht werden, den Aufsatz als „bestellte Arbeit" zu entwerthen. Indess, man wird an dieser Auslassung nicht vorbei können. Aus ihr spricht die volle auf Sachkenntniss und Erfahrung beruhende Ueberzeugung eines Mannes, der in erster Linie die Verhältnisse, über die er sich auslässt, zu beurtheilen in der Lage ist.

Es handelt sich bei der Kanalvorlage wesentlich auch um verkehrstechnische Fragen; es ist daher bedauerlich, dass diese durch die Wendung, welche der Streit um den Kanal genommen hat, in den Hintergrund gedrängt worden sind. Wer will aber das Verkehrsbedürfniss der wirthschaftlich grossen Zeit, der wir entgegengehen, noch sachverständig beurtheilen, wenn dem Urtheil der berufenen Stellen nicht mehr geglaubt wird? Und gerade die Partei, welche bisher den richtigen Grundsatz befolgt hat, alle Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, welche die Regierung als solche bezeichnete, wird entgegen den Vorschlägen der Regierung die Verantwortung dafür nicht tragen wollen, wenn zur Bewältigung des Verkehres in der kommenden Zeit nicht rechtzeitig das Erforderliche geschieht. Weshalb sind denn die berufensten Vertreter der Eisenbahnen für den Bau des Rhein-Elbekanals und weshalb redet unsere Zeitung, das Organ des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, diesem Kanalprojekt das Wort? Es kann doch nur die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Ergreifung grosser Maassregeln zur Bewältigung des weiter anschwellenden Riesenverkehres sein, welche die verantwortlichen Stellen dahin drängt, vor dem Lande ihre Stimme zu erheben und sachverständige Vorschläge zur Lösung der heranziehenden Konflikte in den Betriebscentren durch den Bau von Kanälen neben der weiteren Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes zu machen.

Vor diesen Erwägungen darf die Landesvertretung den Kopf nicht in den Sand stecken, sie darf sich nicht bei der allgemeinen Bereitwilligkeit beruhigen, der Regierung die Mittel zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes zur Verfügung zu stellen; sie kann sich lediglich dadurch von der ihr zufallenden Verantwortung keineswegs befreien.

— Am 10. d. Mts. hat, wie die Zeitschrift „Glückauf" schreibt, die **Wagengestellung für den Kohlen- und Koksverkehr im Ruhrrevier** zum ersten Mal die Zahl 16 000 überschritten. Es wurden verlangt und gestellt 16 054 Wagen. Ferner sind für andere Güter 3 377 offene und 2 310 gedeckte und Spezialwagen, im ganzen 21 741 Wagen gestellt. Eine Gestellungsziffer von 15 000 Wagen für den Kohlen- und Koksverkehr wurde zum ersten Mal, allerdings nur vorübergehend, am 29. November 1897 erreicht. Dass es der Eisenbahnverwaltung gelungen ist, diese gewaltige Leistung in einer Zeit zu bewältigen, die hinsichtlich der Wagengestellung zu den schwierigsten des ganzen Jahres gehört, verdient besonders hervorgehoben und anerkannt zu werden. Andererseits ist auch die hohe Ziffer ein erfreuliches Zeichen der beständigen und trotz aller Schwierigkeiten in der Verstärkung der Arbeitskräfte lebhaften Weiterentwickelung unserer Bergwerksindustrie.

Die „Rhein.-Westf. Ztg." theilt obige Zahlen mit folgender Bemerkung mit: Um sich einen Begriff von der ungeheuren wirthschaftlichen Bedeutung des Ruhrreviers und der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen im Eisenbahndirektionsbezirk Essen machen zu können, muss man hinzufügen, dass ausser den 16 054 Wagen noch für andere Güter in denselben 24 Stunden 3 377 offene und 2 310 gedeckte und Spezialwagen, d. h. im ganzen 21 741 Wagen gestellt und abgefahren wurden. Diese beladenen Wagen werden mit Bedienungszügen von den Zechen abgeholt, nach Richtungen rangirt, in Schleppzügen den Sammelbahnhöfen zugeführt und von hier — den Zug zu 50 Wagen gerechnet — in 435 Zügen versandt. Den Wagen von Buffer zu Buffer 8 m gerechnet, erreichen die im Ruhrrevier während 24 Stunden abgefahrenen Wagen eine Länge von 174 km, d. h. diese Wagenlänge an einander gestellt, würde einen Zug ergeben, dessen letzter Wagen in Essen, dessen Lokomotive aber schon zwischen Osnabrück und Bremen auf der Station Diepholz stände, oder der von Essen über Kettwig-Düsseldorf-Köln bis kurz vor die Station Niederlahnstein reichen würde. Wenn 21 741 Wagen gestellt und beladen werden, so ist aber thatsächlich im Ruhrrevier fortwährend die doppelte Anzahl von Wagen in Bewegung, da für jeden beladenen und abgefahrenen Wagen von den Uebergangsstationen des Eisenbahndirektionsbezirks her neue Wagen heranrollen. Wir kommen somit auf eine Bewegung von 43 482 Güterwagen, die an einander gereiht eine Länge von 348 km ergeben. Ein nach dieser Gütermasse zusammengestellter Zug reicht gerade von Essen über Dortmund-Hannover bis Stendal oder von Essen über Kettwig-Düsseldorf-Köln-Bonn-Mainz bis kurz vor Ludwigshafen. Die Eisenbahndirektion Essen und insbesondere das Wagenamt Essen, denen die Aufgabe zufällt, diese kolossalen Gütermassen zu bewältigen, vollbringen also hier staunenswerthe Leistungen, welche von ihrem Organisations- und Verwaltungstalent Zeugniss ablegen und grösste Anerkennung verdienen.

— Ueber die **Entwickelung des Verkehres im Kölner Bahnhof** verbreitete sich kürzlich Geheimer Baurath Stübben in einem Vortrag über Kölner Verkehrsverhältnisse vor dem Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln. Geheimrath Stübben nannte den Kölner Hauptpersonenbahnhof ein Bauwerk, das an der Spitze aller bautechnischen Leistungen auf dem Eisenbahngebiete steht, die am Schlusse des Jahrhunderts ausgeführt worden sind, und wie dieser Bahnhof, so sind auch die Anlagen in der Alt- und Neustadt, welche unter dem Geheimrath Dierksen ausgeführt worden sind, unzweifelhaft der Stolz für jeden Eisenbahntechniker. Nun aber gilt das uneingeschränkte Lob, das man diesen baulichen Anlagen widmen muss, nicht in gleichem Maasse auch bezüglich der Zulänglichkeit derselben. Es ist bekannt, dass die Züge, welche nach Berlin fahren, in der Regel draussen im Freien abgefertigt werden und dass jetzt die Absicht besteht, diese sich verjüngenden Bahnsteige draussen vor der Halle mit einem niedrigen Dach zu bedecken, eine Einrichtung, die jedenfalls zweckmässig ist, aber schwerlich zur Verschönerung des ganzen beitragen wird. Auf manchen Gleisen müssen drei Züge hintereinander aufgestellt werden, weil der Raum nicht mehr ausreicht. Noch aus anderen Beobachtungen, die man auf dem Bahnhof machen kann, lässt sich leicht der Schluss ziehen, dass die Bahnhofsanlage, so grossartig sie ist und so vortrefflich in ihrer ganzen Anordnung, den heutigen Anforderungen nicht mehr voll entspricht. Das ist kein Wunder, wenn man sich überlegt, welche enorme Verkehrssteigerung in den letzten Jahren stattgefunden hat, und wenn man erwägt, dass es viel zu viel verlangt ist, dass die Herren, welche vor etwa 15 Jahren den Entwurf aufstellten, diese ungewöhnliche Verkehrszunahme hätten voraussehen müssen. Es liegen hier Zahlen vor, aus welchen die Verkehrszunahme deutlich hervorleuchtet: 1895 wurden am Kölner Hauptbahnhof, mit West- und Südbahnhof zusammen 2 460 000 Fahrkarten ausgegeben, in drei Jahren bis 1898 hat diese Zahl sich auf 3 710 000 vermehrt, eine Vermehrung von mehr als 50 %. Die Einnahmen sind in derselben Zeit entsprechend gestiegen. Dieselben betrugen im Jahre 1895 7 850 000 ℳ, im Jahre 1898 11 980 000 ℳ, eine Steigerung von 53 % in drei Jahren.

— **Strassenbahn- und Eisenbahnkonzessionen in Bayern.** Seitens des zuständigen bayerischen Staatsministeriums wurde der Stadtgemeinde München die Bewilligung zu den Vorarbeiten für eine elektrische Strassenbahn von München nach Pasing auf die Dauer eines Jahres und dem Ausschuss für Erbauung einer Privatlokalbahn von Schnaitsee nach Endorf die Projektirungskonzession für genannte Bahnführung auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

— Am 12. d. Mts. ist die 5,96 km lange vollspurige **Lokalbahn Grafing-Ebersberg** für den Personen- und Güterverkehr mit der Haltestelle Markt Grafing, dem Halteplatz Wiesham und der Haltestelle Ebersberg für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Die Betriebsleitung der dem Oberbahnamt Rosenheim unterstellten Lokalbahn befindet sich in der Anschlussstation Grafing.

— **Behebung der durch das Hochwasser verursachten Betriebsstörungen auf den bayerischen Staatsbahnen.** Die durch die Hochfluthen der Traun am 13. September d. J. schwer beschädigte Theilstrecke Siegsdorf-Ruhpolding der Lokalbahn Traunstein-Ruhpolding befindet sich seit 15. d. Mts. wieder in fahrbarem Zustande und wurde der gesammte fahrplanmässige Verkehr auf der genannten Lokalbahn wieder aufgenommen. Hiermit erscheint auf den sämmtlichen Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen, auf denen infolge der Hochwasserkatastrophe vom September d. J. Fahrtunterbrechungen von grösserem oder kleinerem Umfange und längerer oder kürzerer Dauer eingetreten waren, der volle fahrplanmässige Betrieb wieder aufgenommen.

— Der seit 15. d. Mts. täglich bis Mailand verkehrende **Nord-Süd-Expresszug** wird in den Monaten Dezember bis Mitte Mai wöchentlich zweimal nach der italienischen und französischen Riviera und zwar von Mailand ab jeden Mittwoch und Sonnabend (erstmals am 2. Dezember) und von Cannes zurück jeden Donnerstag und Sonntag (erstmals am 3. Dezember) in folgender Fahrordnung durchgeführt. Hinfahrt: Mailand ab 9.15, Genua an 12.46, San Remo an 6.40, Nizza an 8.10 (Pariser Zeit) und Cannes an 9.23. Rückfahrt: Cannes ab 8.34 (Pariser Zeit), Nizza ab 9.30, San Remo ab 12.42 (M.-E.-Z.), Genua ab 5.25 und Mailand an 8.55.

Ausser an den vorgenannten Stationen sind noch fahrplanmässige Aufenthalte vorgesehen in Pegli, Alassio, Ospedaletti, Bordighera, Ventimiglia, Menton Garavan, Menton, Monte Carlo, Monaco, La Turbie, Beaulieu und Antibes.

Unter Berücksichtigung der Zeitdifferenz zwischen der mitteleuropäischen und der Pariser Zeit beträgt künftighin die Fahrzeit zwischen Berlin und Nizza 35 Stunden und zwischen München und Nizza 24½ Stunden.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Maeltzer in Magdeburg ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Betriebsinspektion 1 in Magdeburg betraut worden.

Dem tit. Ober-Finanzrath Klett bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst unter Belassung seines Titels und Ranges bewilligt worden. Klett übernimmt die Stelle eines Direktors der württembergischen Bankanstalt in Stuttgart.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im September d. J.** Im genannten Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 14 405 339 Personen und 8 939 798 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 26 076 260 Gulden, d. i. für das Kilometer 1 406 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 12 656 411 Personen und 8 684 272 t Güter 26 680 162 fl., oder für das Kilometer 1 499 fl., daher ergibt sich für den Monat September d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 6,2 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende September d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 108 545 133 Personen und 73 216 770 t Güter, gegen 95 078 339 Personen und 66 246 897 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 209 876 930 fl., im Jahre 1898 auf 205 638 204 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten neun Monaten des laufenden

Jahres 18 368 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 17 592 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 11 426 fl., gegen 11 689 fl. im Jahre 1898, das ist um 263 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 15 235 fl., gegen 15 586 fl. im Vorjahre, das ist um 351 fl., mithin um 2,2 % ungünstiger.

Die grösste Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten neun Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 bei nachstehenden Hauptbahnen:

| | |
|---|---|
| Leoben-Vordernberger Eisenbahn | 15,0 % |
| Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn | 12,0 „ |
| Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) | 6,0 „ |
| Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) | 5,3 „ |
| Eisenbahn Wien-Aspang | 3,8 „ |
| Graz-Köflacher Eisenbahn | 3,0 „ |

Eine grössere Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten neun Monaten d. J. gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 ergibt sich bei der:

| | |
|---|---|
| Buschtêhrader Eisenbahn, Linie lit. A | 1,2 % |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) | 1,8 „ |
| österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) | 1,9 „ |
| Ostrau-Friedländer Eisenbahn | 2,4 „ |
| österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) | 5,0 „ |

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im Oktober d. J.** stellen sich nach den vorläufigen Einnahmeausweisen wie folgt:

| | 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|
| | Gulden | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 591 223 | — 136 740 |
| Südbahn | 4 749 900 | + 98 229 |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) | 2 993 523 | + 63 741 |
| österr. Nordwestbahn: | | |
| garantirte Linie | 1 105 409 | + 24 086 |
| Elbethalbahn | 751 843 | — 14 513 |
| süd-norddeutsche Verbindungsbahn | 386 172 | + 23 144 |

— In einer der letzten Sitzungen des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde ein **Antrag auf Erlassung eines Eisenbahnrechnungs- und Einlösungsgesetzes** eingebracht. Nach diesem Antrage soll die Regierung aufgefordert werden, nach dem Muster des schweizerischen Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen unverzüglich eine Gesetzesvorlage einzubringen, durch welche Bestimmungen über die Abrechnungen der Privateisenbahnen und über die Einlösung derselben durch den Staat getroffen werden. Durch dieselben ist insbesondere festzusetzen: 1. die Trennung der der Eisenbahnunternehmung zugehörigen Objekte von dem freien Vermögen der Aktionäre; 2. die Trennung der Ausweise über Reinertrag und Anlagekapital der einzelnen einer Unternehmung gehörigen Linien, insofern sie für den Rückkauf gesonderte Objekte bilden; 3. die Ausschliessung der Kosten für Erneuerung, Verstärkung und Verbesserung des Oberbaues, der Gründungskosten, Geldbeschaffungskosten und Kursverluste aus dem Baukonto; 4. die Bildung eines Erneuerungsfonds für Oberbau, rollendes Material und Geräthschaften unter Zugrundelegung der Anschaffungskosten und der wahrscheinlichen Gebrauchsdauer; 5. die Modalitäten der Rechnungsprüfung; 6. die Entscheidung strittiger Punkte zwischen dem Staate und den einzelnen Eisenbahnunternehmungen durch die ordentlichen Gerichte mit Ausnahme von Schiedsgerichten.

— Nach dem Vorbilde der vor kurzem in Linz eröffneten Eisenbahnakademie soll mit Beginn des nächsten Schuljahres in **Aussig a. d. E. eine Eisenbahnakademie** errichtet werden. Die Anregung ging vom Direktor der dortigen höheren Handelsschule aus. Auch in diesem Falle diente das vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamten bezw. seinem Schulkomitee aufgestellte Organisationsstatut und der für Linz ausgearbeitete Lehrplan als Grundlage.

Die Eisenbahnakademie in Aussig soll sich an die daselbst bestehende Handelsschule angliedern. Doch ist bereits in Aussicht genommen, die Eisenbahnakademie in einem geeigneten Zeitpunkte ganz selbständig zu machen. Noch nicht entschieden ist, ob die Anstalt für drei oder vier Jahrgänge eingerichtet werden wird.

Die Wahl des Ortes für die neue Eisenbahnakademie kann als eine höchst glückliche bezeichnet werden, da Aussig der wichtigste Platz für den Handel und die Industrie in Nordböhmen und ein Hauptknotenpunkt des Eisenbahnverkehres ist. Der Gemeindeausschuss der Stadt Aussig hat in seiner Sitzung am 2. d. Mts. mit Freuden das neue Unternehmen begrüsst und beschlossen, unter Voraussetzung einer entsprechenden Beitragsleistung des Staates, der Eisenbahnverwaltungen, welche ihre Linien in Böhmen haben, sowie der übrigen öffentlichen Faktoren die erforderlichen Räume zur Verfügung zu stellen, sowie für die Einrichtung, die sachlichen Bedürfnisse und für das durch anderweitige Einkünfte nicht gedeckte Jahreserforderniss der Anstalt aus eigenen Mitteln aufzukommen.

— **Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen in Wien.** Obgleich der Vertrag bezüglich der städtischen Strassenbahnen zwischen der Gemeinde Wien und der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Strassenbahnen daselbst erst kürzlich zur Unterfertigung kommen konnte, haben in der Zwischenzeit die Vorbereitungen für den Umbau der Tramway auf elektrischen Betrieb, sowie für den Bau neuer Linien ihren ungehinderten Fortgang genommen. In vielen Strassen sind schon die Masten aufgestellt und die elektrischen Leitungen gezogen und da auch genügende Betriebsmittel und die sonstigen Einrichtungen bereits zur Verfügung stehen, kann demnächst der elektrische Betrieb bereits in grösserem Umfange aufgenommen werden. Diese Vorkehrungen mussten schon aus dem Grunde rechtzeitig getroffen werden, damit der voraussichtlich bedeutende Verkehrszuwachs, welcher mit dem am 1. Januar in Kraft tretenden neuen Tarifsysteme zu erwarten ist, auch von vornherein entsprechend bewältigt werden könne.

— **Längen- und Verkehrsentwickelung der österreichisch-ungarischen Bahnen.** Wie aus einer im „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ veröffentlichten Tabelle hervorgeht, ist die Länge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen von 1861 bis 1897 um das Sechsfache (von 5 488 km auf 32 239 km) gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich in dieser Zeit etwas mehr als vervierfacht, jene aus dem Güterverkehr haben sich auf mehr als das Fünffache erhöht. Demgegenüber war die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer im Jahre 1897 mehr als 7½ Mal so hoch als im Jahre 1861, jene der zurückgelegten Tonnenkilometer 11 Mal so hoch wie im Jahre 1861. Daraus ergibt sich also, dass im Personenverkehr die auf das Personenkilometer entfallende Einnahme um 43,8 %, im Güterverkehr die Einnahme für das Tonnenkilometer um 52,7 % gefallen ist.

— **Eisenbahnfragen im ungarischen Abgeordnetenhause.** Bei der vor kurzem im Abgeordnetenhause geführten Ausschussverhandlung über das Budget des Handelsministeriums für das Jahr 1900 kamen auch mehrere Eisenbahnfragen zur Sprache. Ein Abgeordneter wies darauf hin, dass, während sechs Bahnen nach Galizien, unzählige nach dem Westen, fünf nach Rumänien führen, Ungarn eine einzige Bahn habe, die über Belgard nach Serbien, Bulgarien und Konstantinopel gehe. Nach Bosnien führe eine einzige, nach der Adria auch nur eine und von einer Ausnutzung der Meeresküste südlich von Fiume sei keine Rede. Der Minister erwiderte, dass die ungarischen Eisenbahnverbindungen mit dem Orient in der That ungenügend seien. In dieser Hinsicht bestehen Projekte, welche, wenn sie zur Verwirklichung gelangen, die Lage wesentlich verbessern werden.

Ein anderer Abgeordnete befragte den Minister, wie hoch die Summe sei, mit welcher die Strassenbaufonds der Bezirks- und Gemeindeverbände unter dem Titel von Vizinalbahnen belastet sind. Solange das Vizinalbahngesetz nicht revidirt sei, sollten überhaupt keine Konzessionen für Vorarbeiten ertheilt werden. Der Minister erwiderte hierauf, dass er den Vizinalbahngesetzentwurf in der möglichst kürzesten Zeit einreichen werde. Bis dahin aber könne man keinen Stillstand eintreten lassen. Er gehe in jedem Falle mit der grösstmöglichen Strenge vor. Die Vizinalbahnlasten der munizipalen Strassenbaufonds bewegten sich zwischen 37 000 000 und 38 000 000 fl.

Bei dem Titel „Staatsbahnen“ trat ein Abgeordneter für Dezentralisirung der Verwaltung ein, da die heutige Verwaltung zu schwerfällig sei und ein ungeheures Personal beanspruche. Bis dahin müsste man den Betriebsleitungen einen grösseren Wirkungskreis einräumen. Redner hält es ferner für wünschenswerth, die Schnelligkeit auf den ungarischen Bahnen in einzelnen Strecken zu steigern. Ein anderer Abgeordneter wendet sich dagegen, dass man alle Investitionen durch Anlehen decke. Er hofft, der Minister werde diese Wirthschaft nicht fortsetzen und einen bedeutenden Theil der Investitionen aus den Einnahmen decken. Die Beschleunigung der Züge erachtete auch dieser Abgeordnete, namentlich mit Rücksicht auf den internationalen Verkehr, für wichtig. Der Minister erwiderte, dass die Betriebsleiter so sehr mit Arbeit überhäuft seien, dass zumindest bei dem jetzigen System neue Geschäftskreise ihnen nicht zugewiesen werden können. Er hebt anerkennend hervor,

dass sowohl die Direktion, wie auch die Betriebsleitungen mit solchem Sachverständniss arbeiten, dass diesbezüglich nichts zu wünschen übrig bleibe. Die Geschwindigkeit der Züge werde fortwährend gesteigert und namentlich vom Mai 1900 ab werde ein weiterer Schritt auf diesem Wege erfolgen. Was die Tarife betrifft, legt der Minister hauptsächlich darauf Gewicht, dass entsprechend den günstigeren Konjunkturen besondere Begünstigungstarife angewendet werden.

— **Der Güterverkehr der ungarischen Staatsbahnen** hat im Oktober d. J. eine erhebliche Zunahme erfahren. Aufgegeben wurden insgesammt 252 495 Wagenladungen Parteigut, um 9 849 Wagen (4 %) mehr als im Oktober des vorigen Jahres, wovon 40 374 Wagen (+ 5 293) auf Zuckerrüben, 27 182 (+ 1 063) Wagen auf Kohle, 26 442 (+ 963) auf Getreide, 20 020 (+ 2 379) auf Holzwaaren entfallen. Vom Jahresbeginn bis Ende Oktober wurde insgesammt 1 826 631 Wagenladungen Parteigut, um 36 495 (2 %) mehr als in dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahres aufgegeben. Hiervon entfallen auf Kohle 213 120 Wagenladungen (— 1 633), auf Holzwaaren 215 357 (+ 1 824), auf Getreide 176 400 (+ 24 454), auf lebende Thiere 94 178 (+ 7 971) und auf Mehl 65 342 (+ 4 455) Wagenladungen. — Infolge des regen Verkehres war im vorigen Monat der ganze Wagenpark der ungarischen Staatsbahnen — 47 201 eigene und 5 057 Leihwagen — in Anspruch genommen.

— **Die Remunerationen der Beamten der ungarischen Staatsbahnen.** Die „Budap. Korr." bezeichnet die Nachricht eines anderen Budapester Blattes, dass die Direktion der Staatsbahnen vom Handelsministerium angewiesen worden sei, die Remunerationen der Angestellten einzustellen und von den Beförderungen, sowie von der Zuwendung der üblichen Weihnachtsgratifikationen in diesem Jahre abzusehen, als unrichtig. Die Direktion erhielt nur die Weisung, bei jeder einzelnen Post des Budgets mit grösster Sparsamkeit vorzugehen, womit aber keineswegs die Entziehung der Unterstützungen und Gratifikationen gemeint war. Was die Beförderungen anlässlich des Weihnachtsfestes betrifft, so fallen diese stets dem nächstjährigen Budget zur Last und hänge es von dem Zeitpunkt der Erledigung des Budgetgesetzes ab, ob eine Beförderung auch diesmal gegen Jahresschluss statthaben wird.

## Niederlande.

— **Eisenbahnunfall bei Capelle an der Yssel.** Wie aus Amsterdam gemeldet wird, stiessen am Vormittag des 15. d. Mts. in der Nähe von Capelle an der Yssel (Strecke Utrecht-Rotterdam), wahrscheinlich infolge des dichten Nebels, zwei Eisenbahnzüge zusammen. 5 Personen wurden getödtet und 29 verletzt. Die Verwundungen von 15 der letzteren sollen tödtlich sein. Das Unglück entstand dadurch, dass der die Post von London mitführende Zug, von Vlissingen kommend, in voller Fahrt dem zweiten Zuge in die Flanke fuhr. Dem Vernehmen nach hat von den Reisenden des Postzuges niemand Schaden gelitten.

Die Strecke Utrecht-Rotterdam steht im gemeinsamen Betriebe der Gesellschaft für den Betrieb der niederländischen Staatseisenbahnen und der holländischen Eisenbahngesellschaft.

## Vereinsausland.

— **Bezug englischer Kohle für die belgischen Staatsbahnen.** Die belgische Staatsbahnverwaltung hatte in England 60 000 t Kohlen gekauft, darunter 25 000 t Fettkohle mit 19 Frcs., 15 000 t Cardiffkohlen mit 19,25 Frcs. und 10 000 t Kohlen mit 17 Frcs. geliefert frei Wagen nach Antwerpen. Jetzt hat die Staatsbahnverwaltung weitere 200 000 t in England abgeschlossen.

— **Bahnpolizei für die französischen Bahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin kündigte im Ministerrath am 6. d. Mts. die Absicht an, den Kammern ein Gesetz vorzulegen über die Bahnpolizei. Diese Vorlage ist eine Folge der ungewöhnlich zahlreichen Eisenbahnunfälle der letzten Zeit. Die meisten derselben rührten daher, dass die Züge grosse Verspätungen hatten. Beim letzten Zusammenstoss kam z. B. der Expresszug der Staatsbahn drei Viertelstunden zu spät an die Kreuzung, wo das Unglück geschah. Das neue Gesetz soll nun der Regierung die Mittel geben, die grossen Eisenbahngesellschaften und auch die Direktionen der Staatsbahnen anzuhalten, die Züge zur rechten Zeit abfahren und ankommen zu lassen.

— Der schweizerische Bundesrath hat die **im Eisenbahnrückkaufsgesetz** vorgesehene **Vollziehungsverordnung** erlassen. Danach ist die Generaldirektion der Bundesbahnen spätestens im Dezember 1900 zu wählen und soll ihren Dienst am 1. Juli 1901 antreten. Der Verwaltungsrath der Bundesbahnen tritt am 1. Oktober 1900 in Wirksamkeit, die Konstituirung der Kreiseisenbahnräthe erfolgt im August 1900. Die Wirksamkeit der Kreiseisenbahnräthe beginnt am 1. Mai 1903, die Wirksamkeit der Kreisdirektionen am 1. Mai 1900.

— Die technischen Vorarbeiten, eingeschlossen die geologische Aufnahme, für die künftige neue **Alpenbahn Thun-Frutigen-Lötschberg-Simplon** sind, wie man der „Berl. Börs.-Ztg." aus Bern schreibt, beendigt und ihre Ergebnisse liegen bei der Berner Regierung, welche mittlerweile die bisherigen Konzessionsrechte erworben hat, so dass die Bundesversammlung ihr wahrscheinlich schon im Dezember d. J. eine neue Konzession ertheilen wird. Es wurde früher schon auf die Wichtigkeit dieses als internationale Linie gedachten Unternehmens hingewiesen; die Berner Regierung ist auch fest entschlossen, dies Werk durchzuführen, wobei ihr das vom Berner Volk vor einigen Jahren angenommene Gesetz über Ausrichtung von Staatsbeiträgen zum Baue neuer Bahnen sehr zu statten kommt. Ein anderes Alpenbahnprojekt geht stückweise der Ausführung entgegen. Nach 20 jährigen vergeblichen Versuchen, eine Verständigung der Kantone Bern, Freiburg und Waadt zur gemeinsamen Anlage einer **Bahn von Thun durch das Simmenthal** und das Greyerzenland nach den Gestaden des Genfersees zustande zu bringen, baute eine vom Staate Bern unterstützte Gesellschaft das erste Theilstück bis Erlenbach im unteren Simmenthal normalspurig. Demnächst hat der Bernische Grosse Rath über eine Vorlage zu beschliessen, nach welcher für die Weiterführung bis Zweisimmen 3 120 000 Frcs. bewilligt werden sollen. Als südlicher Endpunkt der vollständigen Linie ist Vivis angenommen.

— **Errichtung von Petroleum- und Naphtaumladestationen zur Hebung des russischen Naphtahandels.** Aus Petersburg wird geschrieben: Dieser Tage wird im Ministerium der Verkehrsanstalten eine Kommission zusammentreten, um einige Fragen zu erörtern, deren Lösung in hohem Maasse der Hebung des russischen Naphtahandels mit dem Auslande dienen soll. Der für Deutschland bemerkenswertheste Punkt des Programms der Kommission ist die Errichtung einer Petroleum- und Naphtaumladestation in Mlawa, dem Anfangspunkte der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn und ebenso in Dombrowo, dem Endpunkte der Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn. Auf diese Weise glaubt man am besten den direkten Naphtaverkehr zwischen Russland und Deutschland fördern zu können. Die erwähnten Umladestationen sollen so eingerichtet werden, dass die Naphtaprodukte aus den weitspurigen russischen Tankwagen bequem in die entsprechenden preussischen Wagen umgefüllt werden können. In gleicher Weise wird auch in Warschau eine derartige Station hergestellt werden, und zwar auf dem Bahnhof der Warschau-Wiener Bahn.

— Die grossartigen Missbräuche bei der Verwaltung der **Moskau-Jaroslaw-Archangelskeisenbahn** scheinen in der russischen Gesellschaft einen tiefgehenden Eindruck hinterlassen, auch scheinen diese Vorgänge weite Kreise in ihrem Fall mit verwickelt zu haben. Als ein Anzeichen für die Stimmung, die in einzelnen Kreisen nach dieser Richtung hin einen gewissen Einfluss gewonnen zu haben scheinen, kann vielleicht eine Auslassung des „St. Petersburger Herold" gelten, der schreibt: „Der Bau von Eisenbahnen durch private Gesellschaften hat zu einem unerfreulichen Ergebniss geführt. Die wirthschaftliche Seite des Bahnbetriebes ist unbefriedigend, wie die Zahlungseinstellungen der Gesellschaften es beweisen. Dass dabei diese sich selbst nicht wenig vorzuwerfen haben, ersieht man daraus, dass die Zusammenbrüche oft auch einen strafgerichtlichen Ausgang nehmen. So ist die Frage nicht unberechtigt, ob es gegenwärtig überhaupt noch zweckmässig ist, das System des privaten Eisenbahnbaues zu verfolgen. Viel Aussichten wären dafür nicht mehr vorhanden. Alle Vortheile dieses Systems sind bereits erschöpft. Das Unternehmen scheint auch der Geschäftswelt so unsicher, dass sich nur noch schwer Gesellschaften zum Bahnbau mit ausreichenden Kapitalien finden. Wie die Erfahrung lehrt, muss der Staat so mancher Gesellschaft schon in der ersten Zeit des Baues wegen Mangels an Mitteln Hilfe leisten und so würden auch die Fehlbeträge bei dem Betriebe direkt dem Staate zur Last fallen. Die Privateisenbahnen werden wahrscheinlich recht billig angekauft werden, weil die Einnahmen sich verringert haben; einige werden sich möglicherweise auch nicht bis zum Eintritt des Auskaufstermin halten können. Das gegenwärtige System des Privateisenbahnbaues ist, wie wir sehen, gewiss nicht mehr fortzusetzen; sollte in dieser Hinsicht doch noch etwas geschehen, so müsste ein so weit bessere Einrichtung getroffen werden, dass höhere Einnahmen der Bahnen

sicher gestellt wären und auch die Eisenbahnkassen vor Missbrauch geschützt blieben". Wenn auch nicht alles und bis auf die Einzelheiten mit der herrschenden Auffassung sich decken möge, so bleibt doch immer noch ein grosser Theil als wahr übrig und kann daher wohl als den Interessen des Staates entsprechend gelten. Dass auch die russische Staatsregierung im grossen und ganzen sich für den staatlichen Betrieb der Eisenbahnen entschieden hat, ist ausser Zweifel, denn zu Ende März d. J. waren 42 510 Werst Eisenbahnen im Betriebe, die sich wie folgt vertheilen:

Dem Staate gehörten
in Europa . . . . . . . 23 249 Werst
„ Asien . . . . . . . . 4 565 „
zusammen 27 814 Werst
Gesellschaften zusammen . . . 14 696 „
d. h. es entfielen auf Staatsbahnen 65,4 %
„ Privatbahnen 34,6 %.

Es ist aber auch nicht zu verkennen, dass in letzter Zeit einzelnen Eisenbahngesellschaften grosse Eisenbahnbauten zugestanden worden sind. Allerdings stammen die Konzessionen aus der Zeit vor den bösen Erfahrungen mit der Moskau-Jaroslaw-Archangelskeisenbahn und es bleibt daher zunächst noch abzuwarten, ob auch seitens der Staatsregierung Schlussfolgerungen in Bezug auf das System aus diesen unerhörten Vorgängen gezogen werden.

— Wir theilten vor einiger Zeit mit, dass die Absicht bestände, an dem östlichen Ufer des schwarzen Meeres eine Eisenbahn zu erbauen und dass die Entscheidung nur noch darüber ausstehe, ob die Bahn elektrisch betrieben, schmal- oder breitspurig erbaut werden solle. Gegenwärtig, nachdem die Vorarbeiten weiter vorgeschritten sind, hat es sich jedoch herausgestellt, dass der **Bau einer Eisenbahnlinie von Tuapse nach Ssuchum**, wie der „Tschernom. Westnik" mittheilt, auf unbestimmte Zeit vertagt worden ist, und zwar infolge technischer Schwierigkeiten und der damit verbundenen gewaltigen Kosten für den Bau dieser Linie.

— Auf der **Krassnycholm Zweigbahn** der Rybinsk-Pskowlinie der Moskau-Windau-Rybinskeisenbahn ist in einer Ausdehnung von 31 Werst am 3./15. Oktober d. J. der Zugverkehr **eröffnet** worden. Vom Tage der Eröffnung des regelmässigen Verkehres auf der genannten Zweigbahn von Ssawelino nach Krassnycholm werden auf alle Transporte die Tarife der Moskau-Windau-Rybinskbahn angewandt, jedoch mit Berechnung der Zahlungen gesondert für die Strecke von oder bis Ssawelino.

## Deutscher Eisenbahnbau in den afrikanischen Kolonien.

Dem am 10. d. Mts. versammelt gewesenen deutschen Kolonialrath sind zwei wichtige Mittheilungen zugegangen: einmal das Abkommen zwischen Deutschland und England über die Führung der transafrikanischen Telegraphenlinien und über Eisenbahnbauten von der Küste Deutsch-Südwestafrikas aus in der Richtung auf Transvaal zur Aufschliessung der an dieser Linie liegenden reichen Mineralgebiete; dann der Kolonialetat für das Rechnungsjahr 1900 mit einer Denkschrift über die Bedeutung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro, zu deren Vorarbeiten 100 000 ℳ eingestellt sind.

Wir geben den den Eisenbahnbau betreffenden Theil des ersteren Abkommens nach der „Köln. Ztg." wieder. Hiernach hat sich die British South African Company der deutschen Regierung gegenüber verpflichtet, von den Gebieten Rhodesias oder des Betschuanenlandes nach der Westküste Afrikas südlich des 14. Grades südlicher Breite eine Eisenbahn nur über einen durch besonderes Uebereinkommen mit der deutschen Regierung zu bestimmenden Punkt an der deutsch englischen Grenze weiterzuführen, und auch nördlich des 14. Grades eine Eisenbahn von den gedachten Gebieten nach der westafrikanischen Küste erst zu bauen, nachdem südlich eine Eisenbahnverbindung durch das deutsche Gebiet hergestellt ist, so dass also eine Umgehung der deutschen Gebiete beim Ausbau grösserer internationaler Eisenbahnnetze im südlichen Afrika nach der Westküste unmöglich wird.

Man kann hiernach annehmen, dass der Bau einer südafrikanischen Querbahn von der Küste Deutsch-Südwestafrikas aus geplant wird. Nach Aeusserungen der Münchener „Allg. Ztg." zu schliessen, ist die Berliner Diskontogesellschaft an diesem Projekte betheiligt, so dass die Besorgniss, dass wieder auf deutschem Gebiete lediglich mit englischem Kapital gearbeitet werde, unbegründet erscheint. Ob als Ausgangspunkt jener Bahn an der Küste wirklich die im Gebiete der portugiesischen Kolonie Angola liegende Tigerbai angenommen ist, wie die genannte Zeitung meldet, lässt sich noch nicht feststellen. Ueberhaupt gestatten die bisherigen Mittheilungen der Presse noch kein sicheres Urtheil, ob es sich bei jener Abmachung schon um feststehende Pläne oder nur um vorläufige Projekte und um Sicherungen für künftige Möglichkeiten handelt.

Festeren Boden gewährt die Vorlage des Kolonialetats in der oben erwähnten allerdings uns allzu bescheiden dünkenden Forderung. Wie der „Berl. Act." mittheilt, ist denn auch auf Antrag des Geheimen Kommerzienrath Oechelhäuser beschlossen, die Regierung aufzufordern, dass in den nächstjährigen Etat der Betrag von 2 000 000 ℳ für die Ergänzung der Vorarbeiten und die Inangriffnahme des Baues einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro eingestellt werden möge.

Wir hoffen, dass die ostafrikanische Centralbahn nun endlich verwirklicht wird. Bekanntlich hatte der Afrikareisende Schweinfurth in der „Voss. Ztg." gegen den Bau dieser Bahn lebhafte Bedenken geltend gemacht und sie als eine Bahn ins Blaue bezeichnet. Aber er ist von sehr gewichtigen Stimmen kräftig widerlegt worden. In besonders eindringlicher Weise ist dies durch den Hauptmann a. D. Leue in der „Deutschen Kolonialzeitung" geschehen, der auf Grund seiner eigenen genauen Kenntnisse des Landes namentlich den Schweinfurth'schen Einwand bekämpft, dass Ostafrika ein noch völlig unproduktives Land sei. Leue schreibt:

„Viehzucht und Straussenzucht im grösseren Maassstabe sind im Innern sehr wohl möglich; es hat sich der Entfernung von der Küste wegen bisher nur kein Privatmann damit befasst. Nicht allein die Missionen und kaiserlichen Stationen, sondern auch fast alle Dorfhäuptlinge besitzen Heerden von Grossvieh und Kleinvieh. Während der 1½ Jahre, die ich in Tabora zubrachte, besass die dortige Station über 200 Rinder und über 300 Ziegen und Schafe. Auch hätte ich mir daselbst eine Straussenheerde zulegen können, wenn ich Verwendung dafür gehabt hätte. Ein Geschenk von sechs jungen Straussen musste ich ablehnen, weil ich nicht wusste, was ich damit machen sollte, und weil die auf der Station vorhandenen Strausse mir schon genügend Unannehmlichkeiten bereiteten. Auch auf der Station Kilimatinde befand sich zu jener Zeit eine Straussenheerde. Goldfelder haben wir ebenfalls in der Kolonie. Ob dieselben für eine Ausbeutung reichhaltig genug sind, wird die Zukunft lehren. Die Hauptschwierigkeit scheint mir in ihrer Entfernung von der Küste zu liegen.

Dürre und Heuschreckenfrass sind in einigen Gebieten Ostafrikas vorgekommen. Indess kommen Misswachs und Missernten auch in Europa vor; sie machen sich dank den modernen Verkehrs- und Transportmitteln nur nicht so fühlbar wie in eisenbahnlosen Ländern. Deutsch-Ostafrika ist so gross, dass zur selben Zeit, wo in einer Gegend Nahrungsmangel eintritt, in einer anderen Ueberfluss herrscht. In dem Hungersnothjahre 1895 war in Unyamuesi die Ernte so reichgiebig, dass die Feldfrüchte fast werthlos waren, und dass man den Mais auf den Feldern verkommen liess, weil man nicht wusste, wohin damit. Es wurden damals an Lebensmitteln viele Hunderte von Lasten nach Ugogo geschickt. Hätten wir in Tabora eine Eisenbahn gehabt, so wäre der Hungersnoth in Usagara und Ugogo bald abgeholfen gewesen. Und dabei wird behauptet, zur Verhütung der Hungersnoth bedürfe es keiner Eisenbahnen! Es ist gerade umgekehrt; eine Aufspeicherung von Cerealien im Innern ist vorläufig fast nutzlos, da noch kein Mittel gefunden ist, um in den Lehmhütten Insekten und Fäulniss von den Körnerfrüchten abzuhalten. Abgesehen von wenigen Ausnahmen sind im Innern alle Gebäude aus Holz und Lehm gebaut, weil es mangels einer Eisenbahn zu theuer ist, eiserne Häuser und Wellblechschuppen oder auch nur Kalk und Steine an Ort und Stelle zu schaffen. Jedenfalls ist aber eine Besiedelung des ostafrikanischen Innern ohne Eisenbahn nicht durchführbar."

Er beschäftigt sich dann mit den Aussichten der Bahn für lohnende Transporte, mit ihren Kosten und den geringen technischen Schwierigkeiten. Zum Schluss erklärt er:

„Professor Schweinfurth sagt, die Centralbahn sei ein zu theures Experiment. — Nun, ich denke, wir haben in Ostafrika seit 12 Jahren genug experimentirt. Wir wissen heute ganz genau, was in Ostafrika wächst, und was nicht wächst, was wir dort erwarten können, und was wir aufgeben müssen. Die Cen-

tralbahn soll demnach gar kein Experiment sein. Sie ist eine Nothwendigkeit, um die wir nicht umhin können, wenn wir aus unserer Kolonie Deutsch-Ostafrika etwas machen wollen. Wir müssen sie schon haben, um den Karawanenzügen, die wie Heuschreckenschwärme alljährlich die an den Strassen liegenden Landschaften beunruhigen und abgrasen, ein Ende machen zu können.

Wichtigere Unternehmungen als den Bau einer Centralbahn, und zwar nicht bis Ukami, sondern mindestens bis Tabora gibt es für Ostafrika nicht."

Dieser Wunsch Leue's wird ja nun freilich nicht sogleich in Erfüllung gehen. Die Vorlage der Reichsregierung bezieht sich zunächst, wie bemerkt, nur auf die 240 km lange Strecke von Dar-es-Salaam bis Mrogoro. Begründet wird nach der Münchener „Allg. Ztg." dieser Bahnbau mit dem seit langer Zeit bestehenden dringenden Bedürfniss, das die Erschliessung des Ulugurugebirgslandes mit den Vorlandschaften Ukami und Usaramo als unbedingt geboten erscheinen lässt. Diese Eisenbahn wird ein im allgemeinen fruchtbares, wohl bebautes und dicht bevölkertes Land durchqueren, wo Bodenbeschaffenheit und Vegetation eine erfolgreiche Bodenkultur verspricht und wo in den Trockenmonaten ein fühlbarer Wassermangel kaum zu befürchten sein wird. Insbesondere bieten die Landschaft Ukami und das Uluguruberglaud dem Plantagenbau die denkbar günstigsten Bedingungen. Als Beweis hierfür kann das vortreffliche Gedeihen der katholischen Missionsstationen im Uluguruberglande gelten, deren Plantagen als Muster anzusehen sind und imstande wären, von ihren Erzeugnissen auszuführen, wenn brauchbare Verkehrswege vorhanden wären. Anfangspunkt der in Aussicht genommenen Bahn ist Dar-es-Salaam, das mit seinem vorzüglichen Hafen imstande ist, die Weiterleitung des Verkehres zu bewältigen. Ein Zwischenpunkt, den die Bahn jedenfalls berühren muss, ist Mafisi im Kingamithale. Letzterer Fluss trennt die Landschaften Usaramo und Ukami und ist der bedeutendste Wasserlauf der dortigen Gegend. Die Ueberschwemmungen, denen sein Thalgebiet ausgesetzt ist, die aber gerade bei Mafisi, nach der örtlichen Lage desselben, auf einen schmalen Raum beschränkt bleiben, weisen darauf hin, dass hier die Ueberbrückung des Flusses gesucht werden muss. Endpunkt der Eisenbahn ist Mrogoro, Hauptstadt der Landschaft Ukami und Sitz des Negerfürsten Kingo, der über eine zahlreiche Bevölkerung gebietet und für den Karawanenverkehr Träger vermiethet. Naturgemäss hat sich hierdurch Mrogoro zu einer Hauptetappe des Karawanenverkehres entwickelt. Kingo ist ein Freund der Deutschen, was für die Verlässigkeit der beim Bahnbau durch ihn zu liefernden Arbeiter von grosser Bedeutung ist. Die Entfernung Mrogoros von der Küste (240 km) bietet volle Gewähr für eine gesicherte Entwickelungs- und Ertragsfähigkeit der projektirten Bahn. Eine besondere Bedeutung gewinnt diese Bahnlinie noch dadurch, dass Mrogoro für eine spätere Fortsetzung der zunächst in Aussicht genommenen Bahnlinie nach den das deutsche Schutzgebiet landeinwärts begrenzenden grossen Binnenseen günstig liegt und für eine solche Fortsetzung besondere technische Schwierigkeiten nicht zu befürchten sind. Mit der Linie Dar-es-Salaam-Mrogoro würde daher der erste Bauabschnitt eines Eisenbahnsystems hergestellt sein, das, am Hauptort des Schutzgebietes beginnend, dieses in der Richtung von Ost nach West mitten durchquert. Bei dem Planentwurf für die in Frage stehende Bahnstrecke ist auch das Projekt des im Jahre 1896 für den Bau einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn thätig gewesenen Komitees wieder in Prüfung gezogen worden, nach welchem eine direkte Bahnverbindung von Dar-es-Salaam nach Bagamoyo geplant war, von deren Mitte eine Zweigbahn auf Mafisi und in der Richtung über Mrogoro geführt werden sollte. Diese Bahnführung ergibt aber im Verkehr zwischen Dar-es-Salaam und Mrogoro einen nur Bagamoyo zu gute kommenden Umweg, welcher die Gefahr in sich schliesst, dass ein grosser Theil des Verkehres aus dem Innern des Schutzgebietes nach Bagamoyo abgelenkt und hierdurch Dar-es-Salaam geschädigt würde. Man hat daher in Erwägung gezogen, die Haupteisenbahn von Dar-es-Salaam in möglichst direkter Verbindung nach Mafisi zu führen und gegebenenfalls Bagamoyo durch eine Nebenbahn an Dar-es-Salaam anzuschliessen, ein Plan, dessen Verwirklichung sich nach den angestellten Erkundungen keine besonderen technischen Schwierigkeiten in den Weg stellen.

Wir entnehmen dieser Begründung mit besonderer Freude, dass die Bahn doch nur als erstes Stück einer zu den grossen Binnenseen führenden Linie gedacht ist.

Der Anschluss des aufstrebenden Bagamoyos an diese Bahn wird hoffentlich nur eine Frage der kürzesten Zeit sein, da die Verbindung beider Hauptplätze des Verkehres mit einander durch eine Bahn ohnehin nothwendig ist.

Jedenfalls scheint nun die Eisdecke, durch welche bisher die See der lebhaft bewegten öffentlichen Meinung in der Frage der ostafrikanischen Centralbahn regierungsseitig in Banden gehalten wurde, gebrochen! Wir glauben, dass die Bahn nicht nur bald gebaut werden, sondern dass es auch nicht lange dauern wird, bis aus ihr mittelbar und unmittelbar reiche Früchte gezogen werden!

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Eröffnung von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der neu eingerichtete, an der Bahnstrecke Mommenheim-Saargemünd gelegene und 2,74 km von der Station Puberg, sowie 1,64 km von der Station Tieffenbach-Struth entfernte Haltepunkt Fröhmühl wird am 20. November d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr eröffnet werden.

### Eröffnung eines städtischen Lagerhauses in Bukarest.

Am 1. d. Mts. ist in Bukarest ein mit der Station Bukarest Nordbahnhof durch Gleis verbundenes städtisches Lagerhaus mit Namen Geagoga, in welchem sich ein Zollamt befindet, eröffnet worden. Alle Wagenladungen, deren Frachtbriefadressen neben dem Namen des Adressaten den Zusatz „städtisches Lagerhaus Geagoga" enthalten, werden dem Lagerhause zugeführt, einzelne Stückgüter mit dieser Bezeichnung werden nicht befördert.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Lehrte-Harburg (3 km von Lehrte und 5,4 km von Burgdorf) gelegene, bisher nur dem Personenverkehre dienende Haltestelle Aligse wird am 20. November d. J. für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Aligse ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Nr. 88 — Inser.-Nr. 3015 — d. Ztg.)

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.**

Druckfehlerberichtigungen.

In dem vom 1. April 1899 ab gültigen, vorbezeichneten Kohlentarife sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Druckfehler zu berichtigen.

Es sind die Frachtsätze b

Seite 43 Nr. 36 von Cons. Gieschegrube (Richthofenschacht) nach Mähr. Neustadt von 838 auf 938, Seite 38 Nr. 13 von Brandenburggrube nach Krauna von 1458 auf 1448 und

Seite 112 Nr. 11 von Köhlerschacht der Lythandragrube nach Wladislau von 1497 auf 1495 Heller für 1000 kg richtig zu stellen. (3053)

Kattowitz, den 13. November 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Güterverkehr.

**Nordwestdeutsch-bayerischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif.**

Am 1. Januar 1900 treten die nur dem Durchgangsverkehr dienenden Entfernungen und Frachtsätze für die Station Gildehaus=Grenze der holländischen Eisenbahn ausser Kraft.

Hannover, den 16. November 1899. (3054)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. treten im Berlin-nordostdeutschen Güterverkehr (I/III) ermässigte Ausnahmesätze für Holz und Getreide zwischen den Stationen des Direktionsbezirks Danzig, Fichthof, Freest, Garzigar, Landechow, Leba und Neuendorf (Kr. Lauenburg) einerseits und Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Stettin andererseits in Kraft. Ueber die Höhe derselben geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 13. Nov. 1899. (3055)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.**

Tarif vom 1. November 1896.

Vom 1. Dezember d. J. an bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden die Stationen Fulda und Hersfeld des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt a/M. in den direkten Kohlenverkehr einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Stationen und unser Verkehrsbüreau — Wienerstrasse 4 — Auskunft.

Dresden, den 16. November 1899. (3056)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 17. November d. J. bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 treten direkte Frachtsätze für die Beförderung von Christbäumen bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief von den Stationen Dobris, Jinec = Cenkau, Lochowitz, Neudorf=Lecic, Pribram und Rewnitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach den Stationen Annaberg, Chemnitz, Dresden (Alt- und Neustadt), Freiberg, Leipzig (bayerischer und Dresdner Bahnhof) und Zwickau der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie den Stationen Leipzig (Berliner, Eilenburger, Magdeburger und thüringer Bahnhof) der preussischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 16. November 1899. (3057)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Gütertarif der Gruppe V, Gruppenwechseltarif I, II/V (ostdeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr), Gruppenwechseltarif III/V (Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. wird die Station Marsdorf b. Sorau des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe des Gütertarifs der Gruppe V unter b, und in die Ausnahmetarife 6 für Brennstoffe der Gruppenwechseltarife I, II/V (ostdeutsch - mitteldeutscher Güterverkehr) und III/V (Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr) unter A b) als Versandstation für Braunkohlen usw. aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Magdeburg, den 14. Nov. 1899. (3058)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Theil II, Tarifheft 5.

Am 20. November d. J. treten bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 für die Beförderung von Holz der Abtheilung a bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Ptin (k. k. österreichische Staatsbahn) nach den im Nachtrag I vom 1. November 1898 auf den Seiten 16—20 aufgeführten deutschen Stationen die dort für Triebitz (österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) verzeichneten Frachtsätze zuzüglich 34 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 16. November 1899. (3059)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Staatsbahngütertarif der Gruppe V.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 ab scheiden die Versandstationen Ballenstedt, Bernburg, Braunschweig Ostbhf., Burg b. Magdeburg, Cöthen, Cottbus, Gernrode a. Harz, Hettstedt, Ilsenburg, Merseburg, Nienburg a. d. S., Ortrand und Wernigerode sowie die Empfangsstation Halle a. d. S. aus dem Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flussschiffen im Versande nach binnenländischen Stationen aus.

Magdeburg, den 15. Nov. 1899. (3060)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 18. November d. J. wird die Versandstation Dobrilugk=Kirchhain in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine etc. nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen etc. einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheilgten Güterabfertigungsstellen.

Halle a/Saale, den 13. Nov. 1899. (3061)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Verkehr mit Oesterreich, Tarifheft 4.**

Vom 20. November d. J. ab gelten die für Sendungen von Bisenz Stadt nach Dresden=Altstadt, Dresden=Neustadt (Leipziger Bahnhof) und Löbau bestehenden Sätze auch für die Station Wlkosch=Keltschau der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Dresden, den 15. November 1899. (3062)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr, Tarifheft 1.**

Am 20. November d. J. werden die Stationen Bieren = Rödinghausen, Gestringen, Holzhausen=Heddinghausen, Lübbecke und Rahden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Münster in den Verbandsverkehr einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 15. November 1899. (3063)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr, Tarifheft 1.**

Mit dem 31. Dezember 1899 treten die Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der Station Reichenberg der k. k. priv. südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und der Station Gildehaus=Grenze der holländischen Eisenbahn andererseits ausser Kraft.

Dresden, am 15. November 1899. (3064)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

**Westdeutsch-österr.-ungar. Verband.**

Mit Gültigkeit vom 20 November d. J. tritt in dem Tarife Theil II, Heft 1 für Getreide etc. (Ausnahmetarif 6) ein neuer Frachtsatz zwischen Wlkosch=Keltschau (priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft) und Erfurt (könig

liche Eisenbahndirektion Erfurt) in Höhe von 286 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 13. November 1899. (3065)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. J. werden die Stationen Löbau i. Wstpr. und Weissenburg i. Wstpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den nordostdeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Abfertigungsstellen.

Bromberg, den 11. November 1899. (3066)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.**

Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. gelangen für die Beförderung von getrockneten Biertrebern (Malzkeimen) ab Frigyesfalva nach verschiedenen bayerischen Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. November 1899. (3067)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Deutsch-französischer Verband.**

(Verkehr mit und über Elsass-Lothringen.)

Mit sofortiger Gültigkeit sind Vorschriften für die Hin- und Rückbeförderung von Gegenständen, welche auf der im Jahre 1900 in Paris stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden oder zur Ausstellung und Ausschmückung der Ausstellungsgebäude usw. bestimmt sind, ausgegeben worden. Die Abgabe erfolgt unentgeltlich.

Strassburg, den 13. November 1899. (3068)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Ausnahmetarif für die Beförderung von Gütern von Königsberg etc. nach Grajewo tr., sowie von Prostken tr. nach Königsberg etc. vom 25. Mai 1895.**

Mit Gültigkeit vom 15 November d. J. ist zu oben bezeichnetem Tarif der III. Nachtrag herausgegeben. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für Stückgut, die allgemeine Wagenladungsklasse und die Spezialtarife A 2, I, II, III von Königsberg etc. nach Grajewo tr., sowie von Prostken tr. nach Königsberg etc., bereits früher veröffentlichte Tarifsätze, sowie Berichtigungen und ist auf unserer hiesigen Fahrkartenausgabestelle Südbahnhof, sowie auf der Fahrkartenausgabestelle in Memel zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. (3069H&V)

Direktion
der ostpreussischen Südbahngesellschaft.

**Russisch-westpreussischer Verkehr über Mlawa.**

Am 3./15. November d. J. tritt zum Ausnahmetarif 8 für Flachs der Nachtrag V in Kraft. Druckstücke desselben verabfolgen die Empfangsgüterabfertigungsstellen und die unterzeichnete Verwaltung.

Danzig, den 14. November 1899. (3070)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1899 wird im Verkehr zwischen Neckarzimmern und Mannheim für rohe Gipssteine (wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt) ein ermässigter Frachtsatz von 0,24 ℳ für 100 kg eingeführt. Der im Verkehr zwischen Neckarelz und Mannheim bestehende Frachtsatz für rohe Gipssteine wird mit Wirkung vom 1. Januar 1900 wieder aufgehoben. (3071)

Karlsruhe, den 13. November 1899.
Gr. Generaldirektion.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung des Nachtrages VIII zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Lokalbahnen Grulich-Schildberg und Starkenbach-Rochlitz gelangt ein Nachtrag VIII zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 3, zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Tarife und Kilometerzeiger der Lokalbahn Grulich-Schildberg und Starkenbach-Rochlitz, gültig vom Tage der Betriebseröffnung dieser Lokalbahnen;
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen.

Exemplare des vorgenannten Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 20 Heller per Exemplar zu beziehen.

Wien, am 11. November 1899. (3072)

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Neuer Anhang zum Lokalgütertarife.

Zu unserem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife tritt mit 1. Januar 1900 ein neuer Anhang in Kraft, durch welchem der gleichnamige Anhang vom 1. Januar 1898 ersetzt wird.

Der neue Anhang enthält ausser den bisherigen Begünstigungen neue bis nun im Publikationswege bestandene Frachtermässigungen.

Aus dem gegenwärtigen Anhange wurden die Pos. 17 (Kleinkohle) u. 24 (Ziegel) im neuen Anhange nicht mehr aufgenommen, da dieselben nicht in Anspruch genommen wurden.

Budapest, am 15. November 1899. (3072a)

## 3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Januar 1900 gelangen die eintägigen Sonntagsrückfahrkarten II. und III. Klasse

von Goldap nach Königsberg i/Pr. Ostbhf.,
„ Heydekrug nach Königsberg i/Pr. Ostbhf.,
„ Lyck nach Königsberg i/Pr. Ostbhf.

nicht mehr zur Verausgabung. (3073)

Königsberg, den 7. November 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Verdingungen.

**Verdingung** von **A.** 11 500 kg Antimon in 2 Loosen, 10 100 kg Zink in einem Loose, 27 460 kg Zinkblech, 66 260 kg Muldenblei und 27 810 kg Walzblei in je 3 Loosen; **B.** 39 900 kg Kupferblech und 93 500 kg Kupferplatten zu Lokomotiv-Feuerbuchsen in je 6 Loosen, 75 400 kg Stangenkupfer und 4 190 kg Kupferdraht in je 9 Loosen, 36 300 kg Kupferröhren in 7 Loosen, 14 880 kg Messingblech in 10 Loosen, 2 230 kg Messingdraht in 6 Loosen und 615 kg Rundmessing in einem Loose für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 30. November 1899, Vormittags 11½ Uhr für A und Mittags 12 Uhr für B an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ für A und 0,50 ℳ für B in **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Dezember 1899.

Berlin, den 14. November 1899. (3074)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 520 lfd. Meter Bordsteinen zur Herstellung eines Zwischenbahnsteiges auf Bahnhof Oberursel aus Basaltlava oder wetterfestem Sandsteine soll öffentlich verdungen werden. Die Zeichnungen, das Massen- und Preisverzeichniss und die besonderen Bedingungen können bei der unterzeichneten Betriebsinspektion, Poststrasse 6, eingesehen, auch von dort mit Ausnahme der Zeichnungen gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 ℳ (baar) bezogen werden.

Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind derselben Stelle bis zum Eröffnungstermin 25. November, Vorm. 11 Uhr, gebührenfrei einzureichen. — Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Frankfurt a/M., 9. Nov. 1899. (3075J)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Die Lieferung von etwa 90 000 kg Gasöl für das Jahr 1900 soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Die maassgebenden Lieferungsbedingungen können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem Materialienbüreau, Verwaltungsgebäude an der Karlstrasse, bezogen werden.

Bezügliche Angebote sind verschlossen und postfrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Gasöl“ bis zum 27. November d. J., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Oldenburg, den 13. Nov. 1899. (3076)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

## 5. Offene Stellen.

Ein in der allgemeinen Verwaltung der Eisenbahnen und in Grunderwerbsangelegenheiten vorgebildeter und durchaus erfahrener Beamter wird zum sofortigen Eintritt gesucht. Gesuche mit Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an (3077)

die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft zu Soldin N. M.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 90 | 22. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Reisebemerkungen über die japanischen Eisenbahnen.

Einige Bemerkungen über die japanischen Eisenbahnen, die das Ergebniss einer im April und Mai 1899 von Tokio nach Mittel- und Südjapan unternommenen Studienreise waren, sollen nachstehend mitgetheilt werden, insoweit sie geeignet erscheinen, einen Beitrag zur Beurtheilung des japanischen Eisenbahnwesens zu liefern.

Reisegeschwindigkeit. Ein gemeinsamer Grundzug der japanischen Eisenbahnen besteht darin, dass sie, obwohl sie nach ihrem jetzigen Zustande im allgemeinen eine grösste Fahrgeschwindigkeit von 50 bis 60 km in der Stunde zulassen, doch, nach europäischem Maassstabe beurtheilt, nur eine in recht engen Grenzen gehaltene Reisegeschwindigkeit ermöglichen.

Der rascheste Schnellzug auf der Tokaidostaatsbahn von Tokio nach Kobe braucht noch immer 16 Stunden 27 Minuten für die Entfernung von 605,7 km; das entspricht einer stündlichen Reisegeschwindigkeit von 36,8 km. Diese Leistung im Fernverkehr wird im ganzen Lande nur übertroffen von dem Tagesexpresszuge der Sanyoprivatbahn, der Kobe 12 Uhr 40 Minuten Mittags verlässt, und die in ihren Höhenverhältnissen allerdings wesentlich günstigere Strecke über Hiroshima bis Tokuyama, 415,57 km lang, in 10 Stunden 23 Minuten zurücklegt; damit erzielt die Sanyobahn eine Reisegeschwindigkeit von 40,02 km in der Stunde, übertrifft also die Staatsbahn noch um 3,2 km. Dieses Ergebniss ist um so bemerkenswerther, als die durchschnittliche Stationsentfernung auf der Sanyobahn mit 7,18 km etwas geringer ist, als auf der Tokaidobahn, wo sie 7,58 km beträgt. Der rascheste Gegenzug auf derselben Strecke braucht allerdings schon 11 Stunden 10 Minuten, erreicht also nur eine Reisegeschwindigkeit von 37,2 km/Stde. Tokuyama ist gegenwärtig die Station, wo die Reisenden im Verkehr nach der Insel Kiushiu die Eisenbahn verlassen müssen, da die letzte Strecke der Sanyobahn von Mitajiri bis Shimonoseki oder, wie man hier kürzer und gebräuchlicher sagt, Bakan, 72,58 km lang, noch unvollendet ist; voraussichtlich wird sie erst gegen Mitte des Jahres 1901 dem Verkehr übergeben werden.

Bis dahin wird der durchgehende Verkehr nach Moji und Kiushiu durch kleine Dampfer bewirkt, die, von der Sanyogesellschaft gemiethet, im Anschluss an die Hauptzüge durch die Inlandsee verkehren und für die Fahrt von Tokuyama bis Moji bei gutem Wetter etwa 5 Stunden Zeit gebrauchen. Da in Mitajiri die Hafenverhältnisse wesentlich schlechter sind als in Tokuyama, so lässt man den durchgehenden Verkehr nach wie vor in Tokuyama auf den Dampfer übergehen, wenn auch die Züge der Sanyobahn bereits bis Mitajiri verkehren. Die Einrichtungen in Tokuyama für das Umsteigen vom Schiff auf die Bahn und umgekehrt sind allerdings äusserst primitiv, und der Uebergang mittelst Nachen, wie er jetzt erfolgt, dürfte bei schlechtem Wetter und in der Dunkelheit beispielsweise für eine kinderreiche Familie mit viel Handgepäck nicht gerade zu den besonderen Reisegenüssen gehören. Die Sache wird daher in einigen Jahren auch hier wesentlich besser werden, wenn man erst auf der Bahn ununterbrochen bis Bakan durchfahren kann.

Die grösste Reisegeschwindigkeit im Fernverkehr erreicht also 40 km in der Stunde; für die wirkliche Fahrgeschwindigkeit ist als obere Grenze für einzelne bevorzugte Züge in der Geraden und Waagerechten 40 englische Meilen = 64,4 km in der Stunde zugelassen und bei der Bildung der Fahrpläne zu Grunde gelegt. Die gewöhnlichen Personenzüge, die vielfach noch als gemischte Züge auch dem Güterverkehr dienen, haben meist eine Grundgeschwindigkeit von 30 Meilen oder 48,3 km in der Stunde, die natürlich in Krümmungen, auf Steigungen und Gefällstrecken entsprechend ermässigt wird. Hiernach ergibt sich infolge der oft unnöthig langen Aufenthalte auf den ziemlich dicht auf einander folgenden Stationen die Reisegeschwindigkeit für die gewöhnlichen Züge zu durchschnittlich 25 bis 30 Kilometer in der Stunde, was nach europäischen Begriffen be-

scheiden genannt werden muss. Auffallend gering in dieser Beziehung sind indessen besonders die Leistungen der Kiushiubahn, deren meist ältere Betriebsmittel den jetzigen Anforderungen eines beschleunigten Zugdienstes noch zu wenig entsprechen. Der Verkehr hat sich hier überraschend entwickelt, die Verwaltung aber in ihrem Betriebsdienst und der Ausrüstung der Bahn dieser Entwickelung wohl nicht in gleichem Tempo zu folgen vermocht. Für die wichtigste Strecke des durchgehenden Verkehres des Kiushiubahnnetzes, die Strecke von Moji bis Nagasaki über Tosu, 263,3 km lang, wird selbst bei der günstigsten Zugverbindung noch eine Fahrzeit von 10 Stunden 35 Minuten gebraucht, somit eine Reisegeschwindigkeit von nur 24,9 km/Stde. erreicht; die Grundgeschwindigkeit auf der zuletzt dem Betriebe übergebenen Strecke von Haiki bis Nagasaki beträgt nur 15 englische Meilen = 24,14 km/Stde. Hier ist also noch ein weiter Spielraum für künftige Fortschritte in der Beschleunigung des Personenverkehres offen gelassen.

Gegenüber diesen geringen Geschwindigkeiten im Eisenbahnverkehr ist nicht ausser Acht zu lassen, dass für einen Schnellverkehr im europäischen Sinne zur Zeit in Japan noch kein Bedürfniss besteht, und dass der Werth der Zeit für die Mehrheit der Eingeborenen noch ein so geringer ist, dass das Land für derartige Bestrebungen überhaupt noch kein volles Verständniss besitzt. Ist es doch vor nicht langer Zeit thatsächlich vorgekommen, dass die Bauern von Shinagawa, einem Vororte von Tokio, sich beim Direktor der Staatsbahnverwaltung allen Ernstes darüber beschwerten, die Eisenbahnfahrt von Shinagawa nach Yokohama sei im Verhältniss zum Fahrpreise von zu kurzer Dauer; wenn die Fahrt (in III. Klasse) 30 Sen koste, so entspreche das etwa dem halben Tagesverdienst des Durchschnittsarbeiters in Japan; demnach müsste die Fahrt auch eigentlich einen halben Tag dauern, und nur eine Stunde Fahrzeit sei jedenfalls viel zu kurz! Es ist kein Zweifel, dass solche Anschauungen, wo sie etwa noch bestehen, in den nächsten Jahren auch in Japan einen gründlichen Wandel erfahren werden, und dass ihnen für die Zukunft der Boden ein für alle Mal entzogen werden wird.

Zieht man einen Vergleich mit chinesischen, afrikanischen oder sibirischen Eisenbahnen oder mit den älteren Beförderungsmitteln des Landes, die auch heute noch in Japan im Gebirge oder wo es keine Bahnen gibt, benutzt werden müssen: der von Kulis gezogenen zweirädrigen Jinriksha oder dem, an einer Stange hängenden, von zwei Mann auf der Schulter getragenen Kago, d. h. Tragkorb aus Strohgeflecht, in dem sich der Japaner mit untergeschlagenen Beinen sitzend tragen lässt, so erscheint der Fortschritt, den die japanischen Eisenbahnen dem Lande gebracht haben, in geradezu glänzendem Lichte; die durchschnittliche Tagesleistung einer von zwei Kulis gezogenen Jinriksha im Gebirge beträgt bei mittleren Wegeverhältnissen etwa 12 bis 13 Ri, das sind 47 bis 50 km; eine Leistung von 60 km würde schon als eine aussergewöhnliche zu betrachten und mit besonderen Opfern zu erkaufen sein. Man sieht also, dass selbst die ziemlich langsamen Eisenbahnen in Japan das Reisen gegenüber der Beförderung mit Jinrikshas auf etwa das Zehnfache beschleunigt haben.

Hindernisse grösserer Fahrgeschwindigkeiten. Die Umstände, die der Anwendung grösserer Fahrgeschwindigkeiten auf den japanischen Eisenbahnen im Wege stehen, liegen in folgendem: einmal hat man in dem wenig kapitalkräftigen Lande bei der ersten Anlage der Bahnen mit Recht die Baukosten so niedrig wie möglich halten wollen, ist aber in diesem Bestreben vielfach wohl etwas zu weit gegangen; der Höhenplan der meisten Linien ist zu sehr der Oberfläche des Geländes angepasst, so dass starke Steigungen und Gefälle und scharfe Krümmungen entgegengesetzter Richtung, oftmals ohne die erforderlichen Vermittelungen durch ausreichend lange Waagerechten und Geraden, ständig mit einander abwechseln; man hat auf diese Weise zwar den Umfang der Erdarbeiten bei der Bauausführung stark eingeschränkt, aber dafür vielfach Längenprofile erhalten, die einen fortgesetzten Wechsel der Zugwiderstände bedingen und daher für die Entwickelung flotter Fahrgeschwindigkeiten auf längere Strecken recht mangelhaft sind. Nachdem sich auf einigen Hauptlinien, z. B. auf der Tokaidobahn von Tokio nach Kobe, der Personenverkehr inzwischen ausserordentlich stark entwickelt hat, muss heute das Längenprofil dieser und ähnlicher Bahnen stellenweise mit einem fortwährenden Wechsel zwischen bergauf und bergab und zahlreichen verlorenen Gefällen als durchaus ungeeignet für den Schnellverkehr bezeichnet werden. Fast bei jedem kleinen Wasserlauf führt eine mit 1 : 100 oder gar 1 : 50 geneigte Rampe in der Bahn zur Ueberbrückung hinauf und auf der anderen Seite fällt die Linie ebenso wieder zur Geländehöhe hinab; dieselbe Anordnung wiederholt sich bisweilen in kurzen Abständen mehrfach, und man kann in den gemischten Zügen von grösserer Länge an solchen Uebergängen oftmals recht bedenkliche Zuckungen zwischen den einzelnen Wagen wahrnehmen, die leicht zu Kuppelungsbrüchen Veranlassung geben können.

Weiterhin setzt die Schmalspur, die in Japan eingeführt ist, der Anwendung hoher Fahrgeschwindigkeiten eine gewisse Grenze; in Japan, wo auch die Menschen im allgemeinen kleiner und zierlicher sind, als in Europa, könnte die Schmalspur auf den ersten Blick ganz berechtigt erscheinen; infolge der Schmalspur sind auch die Wagen fast durchweg niedriger und schmaler als bei uns; indessen dürfte die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven durch den schmaleren Rahmenbau verhältnissmässig am meisten beeinträchtigt werden. Wenn die allgemeinen Linienverhältnisse günstig sind, ist aber die Schmalspur kein besonderes Hinderniss für die Entwickelung von Fahrgeschwindigkeiten bis zu 80 und 90 km in der Stunde, und der Verfasser konnte auf Gefällstrecken der Tokaidobahn mehrfach wirklich erreichte Geschwindigkeiten bis gegen 80 km in der Stunde feststellen, bei denen in den langen achträderigen Wagen mit Drehgestell der Eindruck besonderer Unsicherheit nicht entstehen konnte.

Auch in den Krümmungsverhältnissen der Bahnen kann ein Hinderniss für grosse Geschwindigkeiten nicht gerade in besonderem Maasse erblickt werden, da man im allgemeinen Krümmungen unter 300 m Halbmesser (15 Chains) auf den freien Strecken überhaupt nicht findet und auf Strecken mit schwachen Steigungen und Gefällen auch durchweg schlanke Gleisbogen angeordnet hat.

Ein wesentliches Hinderniss für die Erreichung hoher Fahrgeschwindigkeiten liegt vielmehr in der überwiegenden Eingleisigkeit der Bahnen. Die meisten Linien, gegenwärtig etwa 92,4 % aller Bahnstrecken, sind noch eingleisig und die Sicherheit des ganzen Betriebes ist dabei auf das von den Engländern eingeführte und seitdem beibehaltene System des Zugstabes gegründet; der Zugstab wird jedem einzelnen Zuge vor der Abfahrt in einen neuen Streckenabschnitt auf der betreffenden Station vom Stationsvorsteher übergeben und nach Zurücklegung der Fahrt auf der nächsten Station wieder abgeliefert; bei Ueberholungen oder wenn zwei Züge in gleicher Richtung auf einander folgen, erhält der voranfahrende Zug an Stelle des Zugstabes eine Zugkarte; diese wird aus einem verschlossenen Kasten entnommen, der sich im Stationsdienstraum befindet und nur mit Hilfe des betreffenden Zugstabes selbst geöffnet werden kann. Die wenigen bis jetzt vorhandenen doppelgleisigen Strecken, auf denen selbstverständlich das Auswechseln des Zugstabes unterbleibt, bilden dabei nur eine gegenüber der Gesammtheit fast verschwindende Ausnahme. Infolge der Anwendung des Zugstabes wird das Durchfahren einzelner Stationen ohne Zugaufenthalt sehr erschwert; denn das Auswechseln des Zugstabes auf der Station bei einem Zuge, der mit unverminderter Geschwindigkeit durchfährt, ist ein besonderes Kunststück, das nur bei erhöhter Aufmerksamkeit und Geschicklichkeit des betheiligten Personals gelingt. Eine wesentliche Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit bei der Durchfahrt durch die Stationen ist daher schon aus diesem Grunde unerlässlich, und so erklärt es sich, dass man auch bei den Schnellzügen thatsächlich noch immer vorzieht, sie fast auf

allen Stationen anhalten zu lassen. Immerhin ist auch beim Zugstabbetriebe das Durchfahren von Zügen, insbesondere z. B. von Sonderzügen bei den Reisen des Kaisers von Japan, durch einzelne Stationen auf eingleisigen Strecken keineswegs ausgeschlossen, und man muss der Geschicklichkeit alle Anerkennung zollen, die das Stationspersonal und der Lokomotivführer in solchen Fällen beim Wechseln des Zugstabes bethätigt. Zwei Stationsbeamte stellen sich zu dem Zwecke unmittelbar am Fahrgleise in kurzem Abstande hinter einander auf; sobald die Maschine des Zuges herankommt, erfasst der erste Beamte den vom Lokomotivführer bereit gehaltenen Zugstab für die durchfahrene Strecke, während der zweite Beamte dem Lokomotivführer den neuen Stab entgegenhält, den dieser geschickt zu fangen weiss. Bei Tageslicht und ermässigter Fahrgeschwindigkeit von höchstens 25 – 30 km/Stde. mag das Manöver unbedenklich sein; ob es Nachts und bei widrigen Nebenumständen nicht öfters misslingt, kann dahingestellt bleiben; der Zeitverlust beim Verfehlen des Stabes ist jedenfalls grösser, als wenn der Zug von vornherein zum Zwecke des Stabwechsels einen wenn auch noch so kurzen Aufenthalt genommen hätte. Im japanischen Eisenbahnbetriebe soll ein Verfehlen beim Auswechseln des Zugstabes sehr selten vorkommen; wo es aber vorkommt, da ist zu hoffen, dass man in jedem einzelnen Falle unter allen Umständen das Versäumniss nachholt; denn wenn es zugelassen wird, dass ein Zug jemals ohne seinen richtigen Zugstab abfährt, dann erscheint die Sicherheit des ganzen Systems in Frage gestellt. Jedenfalls nöthigt also in erster Linie das Zugstabsystem zu einer beträchtlichen Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit beim Durchfahren der Stationen ohne Aufenthalt.

A n o r d n u n g d e r E i n f a h r t s w e i c h e n a u f d e n S t a t i o n e n. Aber noch ein anderer Umstand macht sich in dieser Hinsicht in erhöhtem Maasse geltend, nämlich die A n l a g e d e r S t a t i o n e n selbst und die B a u a r t der japanischen W e i c h e n. Die Anordnung der Gleise auf den Stationen ist vielfach so getroffen, dass die Züge bei der Einfahrt mindestens in der einen, oftmals selbst in beiden Fahrtrichtungen die Endweichen durch den gekrümmten Strang befahren müssen; dabei wird meist ein mittleres durchgehendes Gleis als Ueberholungs- und Nebengleis benutzt, während die beiden Bahnsteiggleise zu beiden Seiten neben diesem angelegt sind. Der hierdurch bedingte Missstand, dass die Einfahrtsweichen regelmässig im k r u m m e n S t r a n g e gegen die Spitze befahren werden, wird auf einzelnen Strecken durch den Ausbau des zweiten Gleises ja allmählich verschwinden, gegenwärtig aber besteht er noch in weitestem Umfange. Die einzige wesentliche Ausnahme bilden in dieser Beziehung die Stationen der Kiushiubahn, soweit sie zu den zuerst seiner Zeit unter R u m s c h ö t t e l's Leitung hergestellten Stammlinien von Moji nach Hakata und von Tosu nach Kumamoto gehören. Hier sind in durchaus zweckmässiger Weise die Einfahrtsweichen so angeordnet, dass der einfahrende Zug jedesmal den geraden Strang der Endweiche befährt und erst bei der Ausfahrt, wenn er die Endweiche vom Herzstück aus passirt, durch die Weichenkurve fährt. Bei einigen neueren Ergänzungsstrecken der Kiushiubahn ist aber diese Anordnung befremdlicher Weise wieder aufgegeben und man ist zu der sonst beliebten Gleisentwickelung zurückgekehrt. Eine rasche Einfahrt oder Durchfahrt ist in solchen Stationen ganz unmöglich, weil bei der Durchfahrt durch den krummen Weichenstrang äusserst scharfe Krümmungen durchfahren werden müssen; dazu kommt, dass an der Zungenspitze, wo die Ablenkung aus dem Stammgleise erfolgt, bei den japanischen Staatsbahnweichen, deren Bauart auf den meisten Privatbahnen als Vorbild gedient hat, ein Ablenkungswinkel von 1 Grad 56 Minuten vorhanden ist, also beinahe d r e i M a l so gross als bei dem preussischen Staatsbahnweichenmuster, wo jener Winkel bekanntlich nur 40 Minuten beträgt. Dass an diesem Punkte stets die heftigsten Stösse bei der Durchfahrt der Züge eintreten, wenn die Fahrgeschwindigkeit nicht ganz wesentlich ermässigt wird, bedarf keiner weiteren Ausführung. Da also die Fahrgeschwindigkeit bei der Durchfahrt durch die Stationen, mit Rücksicht auf deren gegenwärtige Gleisanordnung, an beiden Enden beträchtlich ermässigt werden muss, so ergibt sich auch hieraus ein Hinderniss für die Erreichung hoher durchgehender Geschwindigkeiten, das an Bedeutung zunimmt, je dichter die Stationen aufeinander folgen. Während also eine ausreichende Ermässigung der Fahrgeschwindigkeit beim Durchfahren der Stationen aus verschiedenen Rücksichten für die Sicherheit des Betriebes nothwendig, aber auch hinreichend ist, erscheint die Einrichtung eines eigentlichen Zugaufenthaltes auf zahlreichen ganz kleinen Stationen mit den Erfordernissen eines richtigen Schnellzugbetriebes nicht vereinbar. Gleichwohl halten selbst die bevorzugten Schnellzüge, wie der erwähnte Tokaidoschnellzug und der Sanyoexpresszug, noch recht häufig an; von der Maassregel, diese Züge durch viele kleine Stationen, wenn auch mit verminderter Geschwindigkeit, so doch ohne Aufenthalt hindurchzuführen, wird noch viel zu wenig Gebrauch gemacht; der Tokio-Kobeschnellzug hält auf seiner 16½ stündigen Fahrt nicht weniger als 31 Mal an; die durchschnittlich ohne Aufenthalt durchfahrene Streckenlänge beträgt also nur 18,9 km; beim Tagesschnellzuge der Sanyobahn ergibt sich diese Länge sogar zu nur 17,3 km. In dieser Beziehung wird die Zukunft voraussichtlich Wandel schaffen, sobald erst die Erkenntniss von dem Werthe der Zeit sich allgemeinere Geltung verschafft hat, und der zweigleisige Ausbau der durchgehenden Linien weiter fortgeschritten sein wird.

In Bezug auf die Anordnung der Endweichen in den Stationen ist noch zu bemerken, dass man an manchen Punkten die für den Schnellzugdienst erwünschte Durchfahrt der Züge durch das gerade Gleis der Einfahrtsweichen auch jetzt ohne weiteres einführen könnte, wenn man sich dazu entschlösse, von dem sonst allgemein üblichen Grundsatz des Linksfahrens auf den Stationen, wo Zugkreuzungen nicht stattfinden, jedesmal für die eine Fahrtrichtung abzuweichen, so wie dies auf Schnellzugstrecken eingleisiger Bahnen in Preussen bekanntlich vielfach gehandhabt wird. Bei der Bedienung der Einfahrtsweichen tritt dann freilich für die Einfahrt solcher Züge eine gewisse Unregelmässigkeit ein, und es erwächst damit für den Stationsvorsteher die Pflicht, den Weichensteller bei Ausübung seiner Dienstverrichtungen von Fall zu Fall anzuweisen und zu überwachen; dabei wird natürlich eine erhöhte Aufmerksamkeit unerlässlich, und Missverständnisse und Irrthümer, die zu Betriebsunfällen führen, können leichter entstehen, als bei dem seitherigen Verfahren, wo der Weichensteller die Eingangsweiche ein für allemal auf das für die Richtung der Einfahrt links liegende Gleis zu stellen hat. Damit wird das Gebiet der Vor- und Ausbildung der japanischen unteren Eisenbahnbetriebsbeamten berührt; auf diesem ausserordentlich schwierigen Gebiet ist noch viel zu thun, um einen tüchtigen Stamm zuverlässiger, gewissenhafter Betriebsbeamten heranzubilden. Die japanischen Eisenbahnverwaltungen tragen gegenwärtig, und wahrscheinlich nicht ohne Grund, Bedenken, selbst ihren Stationsvorstehern mancherlei dienstliche Befugnisse und Entscheidungen im Betriebsdienste zu übertragen, die ihnen bei den europäischen Bahnen längst überlassen sind. Das sicherste Mittel, um von der Pflichterfüllung und dem richtigen Verständniss der Unterbeamten möglichst unabhängig zu werden und in Bezug auf die Weichenbedienung erhöhte Betriebssicherheit zu erzielen, wird natürlich im vorliegenden Falle darin erblickt werden müssen, dass man Stellwerksanlagen einrichtet, die bisher in Japan im allgemeinen auf die Hauptsignale und Einfahrtsweichen grosser Bahnhöfe, wie Tokio, Yokohama, Kobe beschränkt waren. Hierbei wurden zunächst einfache Weichenriegel und Verschlussrollen, die die Signalstellung von der richtigen Weichenbedienung abhängig machen und, wie sie von der Sanyobahn auf einigen Stationen bereits mit Erfolg eingeführt sind, zweckmässige Verwendung finden und keine allzu hohen Geldopfer erfordern.

Im grossen und ganzen sind also nach den augenblicklichen Zuständen auf den japanischen Bahnen der Einführung grösserer Fahr- und Reisegeschwindigkeiten noch ziemlich enge

Grenzen gezogen, das Hinderniss liegt aber weniger in den Betriebsmitteln oder dem Zustande der offenen Strecken, als vielmehr in der überwiegenden Eingleisigkeit der Bahnen und der Anlage der Stationen.

Die Stationsanlagen. Die Stationsgebäude auf den japanischen Bahnen, die fast allgemein in reinem Holzbau hergestellt sind, zeichnen sich durch grosse Einfachheit und Anspruchslosigkeit aus. Zur Vereinfachung des Grundrisses trägt es nicht unwesentlich bei, dass die Dienstwohnungen stets in völlig getrennten Gebäuden untergebracht sind und dass man auch auf den grossen Bahnhöfen und Uebergangsstationen keinerlei Bahnhofswirthschaften hat. Bisweilen sind dagegen Kram-, Spielzeug- und Tabakläden in den Flurhallen der Bahnhöfe zugelassen, die von der Landbevölkerung guten Zuspruch finden. Auf den mittleren und kleinen Stationen sind die Warteräume für die III. Klasse meist in dem Flurraum enthalten und nur für die I. und II. Klasse gemeinschaftlich ist ein besonderer kleiner Warteraum vorgesehen. Die Fahrkartenschalter sind auf grösseren Bahnhöfen nach den drei Klassen getrennt vorhanden und dabei die verschiedenen Schalterfenster in den Warteräumen für die betreffenden Klassen angeordnet, so dass der Reisende in seinem Warteraum auch die Fahrkarten kaufen kann. Auf grossen Bahnhöfen, wie Shinbashi und Nyeno in Tokio, ferner Yokohama, Kioto, Kobe, wo vielfach Europäer zu verkehren pflegen, sind besondere Damenzimmer mit anstossendem, europäisch eingerichteten Toilettenraum vorhanden. Unbeschadet der sprichwörtlichen Reinlichkeit des Japaners, die sich hauptsächlich auf die eigene Körperpflege zu erstrecken scheint, lässt die Sauberkeit der Stationsräume und besonders auch der Aborte auf den japanischen Bahnen, nach europäischen Begriffen, vielfach zu wünschen übrig. Dabei sei die Bemerkung gestattet, dass der Japaner eine Sitzgelegenheit für seinen Abort nicht kennt; wo solche bestehen, sind sie mit Rücksicht auf die Europäer eingerichtet; in der japanischen Bedürfnissanstalt unterscheidet man nur zwischen Stehort und Abort, während im übrigen getrennte Anlagen für die verschiedenen Geschlechter im allgemeinen nicht bestehen. Die Möglichkeit, sich im Abort von innen einzuriegeln, sucht man bei der grossen Natürlichkeit, mit der diese Dinge in Japan behandelt werden, nicht nur auf den Stationen, sondern auch in den Eisenbahnwagen oft vergebens. Andererseits sind die Abortanlagen auf den Stationen in der Regel doppelt vorhanden, innerhalb und ausserhalb des Bezirks der Bahnsteigsperre, die wie in Preussen besteht; auf manchen grösseren Durchgangsstationen, die die meist übliche Anordnung mit zwei getrennten Aussenbahnsteigen aufweisen, finden sich auch die Aborte auf jedem Bahnsteige wiederholt. Bei der eigenthümlichen landwirthschaftlichen Verwerthung der Auswurfstoffe zur Düngung der Reisfelder, die der Japaner mit grosser Sorgfalt betreibt, ergeben die Bahnhofsaborte einen verhältnissmässig hohen Pachtertrag, beispielsweise in Shinagawa, dem oben erwähnten Vororte von Tokio, ist diese Verwerthung für 6000 Yen, das sind über 12000 ℳ, jährlich verpachtet! Unter diesen Umständen ist es erklärlich, dass man die Benutzung der Aborte durch das reisende oder auch nichtreisende Publikum nirgendswo einzuschränken sucht; im Gegentheil, man leistet dem eher Vorschub in wohlverstandenem Interesse der Landwirthschaft. In der Nähe des Aborts fehlt niemals ein Brunnen oder Wassergefäss mit Schöpfkelle zum Abspülen der Hände.

Die Bahnsteige. Die Bahnsteige haben eine Höhe von nicht unter 1½ und nicht über 2½ Fuss englisch, also zwischen 45 und 76 cm über Schienenoberkante; die niedrigen Bahnsteige von 457 mm über Schienenoberkante sind im allgemeinen auf die Stationen der Kiushiubahn beschränkt, während die 762 mm hohen Bahnsteige (also von gleicher Höhe, wie bei der Wannseebahn in Berlin) auf der Tokaidostaatsbahn und den übrigen Staatsbahnen sowie den meisten sonstigen Hauptbahnen eingeführt sind. Bahnsteige, deren Höhe über Schienenoberkante zwischen 45 und 76 cm liegt, kommen im Lande auf kleineren Stationen von Lokalbahnen vielfach vor. Die hohen Bahnsteige sind natürlich für das Ein- und Aussteigen sehr bequem und beliebt, weil die japanische Fussbekleidung, Holzpantoffeln mit zwei hohen Holzstelzen, das Aus- und Einsteigen bei niedrigen Bahnsteigen und Wagen mit Seitenthüren etwas erschwert; andererseits haben sich aber auch bei den niedrigen Bahnsteigen der Kiushiubahn keinerlei Missstände ergeben, weil dort die Wagen an den beiderseits vor Kopf angeordneten Plattformen mit bequemen tief genug herabführenden Treppenstufen versehen sind. Als ziemlich unbequem aber erweisen sich die hohen Bahnsteige auf kleinen Stationen, wo der Verkehr so schwach ist, dass für die Anlage von Gleisbrücken oder Untertunnelungen kein Bedürfniss anerkannt werden kann; das Ueberschreiten der Gleise, um vom Hauptbahnsteig zum Nebenbahnsteig für die entgegengesetzte Fahrtrichtung zu gelangen, ist in solchen Fällen ziemlich unbequem; durch in den Bahnsteig eingeschnittene oder ihm vorgelegte Stufen wird es zwar etwas erleichtert, diese Stufen sind aber wiederum für den Verkehr auf dem Bahnsteige selbst oder neben dem Gleise nicht unbedenklich. Sind die Stufen in den Bahnsteig eingeschnitten, so werden sie für gewöhnlich durch in Filze eingelegte Holzbohlen abgedeckt; wird aber das Einlegen dieser Abdeckungen vergessen oder nicht sorgfältig ausgeführt, so ist der Zustand für die Reisenden und Stationsbeamten Nachts, bei mangelhafter Beleuchtung, um nichts gebessert.

Nach dem Vorbilde der englischen Eisenbahnen überwiegt die Anlage der Bahnsteige zu beiden Seiten der in unverändertem Abstande durchlaufenden beiden Hauptgleise als Aussen- oder Gegenbahnsteige, während die Anordnung eines Haupt- und Zwischenbahnsteigs, letzterer zwischen dem ersten und zweiten Hauptgleise und dann stets nur 457 mm hoch angelegt, sich nur bei der Kiushiubahn vorfindet. Befremdlicher Weise hat diese Form weitere Verbreitung bei den japanischen Eisenbahnen sonst nicht gefunden, obwohl sie gerade hier auf den meisten Stationen des flachen Landes sowohl für den Betrieb als auch für den Verkehr der Reisenden zweckmässiger ist, als die Form der Gegenbahnsteige. Denn beim Vorhandensein der durch zwei oder noch mehr Gleise von einander getrennten Aussenbahnsteige wird schon bei einer verhältnissmässig geringen Steigerung des Zugverkehrs auf der Station eine schienenfreie Verbindung der beiden Bahnsteige durch eine Gleisbrücke oder -Untertunnelung nothwendig, weil die Ueberschreitung mehrerer Betriebsgleise die Gefahr für die Reisenden erheblich steigert; dagegen ist bei der Anlage eines Zwischenbahnsteiges das Ueberschreiten des einzigen, am Hauptbahnsteige liegenden ersten Gleises überhaupt nur dann mit einer Gefahr verknüpft, wenn gerade auch auf diesem ein Zug erwartet wird. Die vermehrte Benutzung der Gleisbrücken oder Gleistunnel ist aber zweifellos für die Reisenden meist ziemlich unbequem, zumal wenn damit noch viele Umwege, wie bei Aussenbahnsteigen gewöhnlich, verbunden sind.

Die Anlage der Gegenbahnsteige hat auf zahlreichen Stationen der japanischen Bahnen zum Baue von Gleisüberbrückungen geführt und man muss nun ihre Nachtheile — die Unbequemlichkeit für die Reisenden und die Beeinträchtigung der Uebersichtlichkeit der Stationsanlage — in den Kauf nehmen; das Hinauf- und Hinabsteigen auf den meist sehr steil angelegten, ziemlich schmalen Treppen, oftmals in stärkstem Gedränge, ist besonders, wenn man noch mit zahlreichem Handgepäck belastet ist, äusserst lästig, und man kann daher oft genug beobachten, wie einzelne Reisende zur Vermeidung des allgemein empfundenen Missstandes, das Verbot der direkten Gleisüberschreitung unverzagt und straflos übertreten, um sich die Erklimmung der hohen Gleistreppe zu ersparen. Auf der Kiushiubahn findet man natürlich, wo Zwischenbahnsteige bestehen, keine Gleisbrücken, und auf vielen Stationen der übrigen Hauptbahnen würde ein Bedürfniss und eine Nothwendigkeit zu der Herstellung der unbequemen Gleisüberbrückungen nach den derzeitigen Verkehrsbedingungen

wahrscheinlich für längere Zeit noch nicht entstehen, wenn man nach dem zweckmässigen deutschen Vorbilde, das Rumschöttel seiner Zeit bei der Kiushiubahn gegeben, Zwischenbahnsteige statt der Gegenbahnsteige angewendet hätte. Wo nun aber auf der anderen Seite bei der Anlage von Gegenbahnsteigen die schienenfreie Verbindung der letzteren noch fehlt, da entsteht auf den Stationen, wo Züge mit einander kreuzen, wenn sie zu gleicher Zeit eintreffen, jedesmal bei den Gleisüberschreitungen eine nicht unbedenkliche Gefahr für das Publikum, die früher oder später zu Unfällen Veranlassung geben muss, sobald nicht seitens der Stationsbeamten die grösste Aufmerksamkeit beobachtet wird. Nach alledem kann die Anlage der Aussenbahnsteige im allgemeinen höchstens da als zweckmässig angesehen werden, wo es sich um Linien mit sehr lebhaftem Zugverkehr und um Stationen mit starkem Ortsverkehr handelt, wie z. B. auf der Strecke von Tokio nach Yokohama, die auch als älteste Bahn in Japan für diese Anordnung zweifellos vorbildlich gewesen ist. Der Nachtheil, dass die Abfertigung der Züge an zwei getrennten Aussenbahnsteigen mehr Stationspersonal erforderlich macht, als an einem Haupt- und einem Zwischenbahnsteige, wird unter Umständen durch den Vortheil ausgeglichen, dass die Hauptgleise unverschwenkt, also ohne Gegenkrümmungen geradlinig durch die Station durchgeführt werden können. Dieser Vortheil ist aber in der Regel nur für den Schnellzugdienst von Bedeutung, der in Japan, wie wir gesehen haben, bis jetzt noch völlig im Hintergrunde steht.

Die Strombrücken. Ein Gegenstand beständiger Sorge auf vielen japanischen Eisenbahnen sind die grossen und mittleren Flussübergänge. Fast mit regelmässiger Wiederkehr kommen hier infolge der alljährlichen grossen Regengüsse und Hochwasser Gefährdungen oder Zerstörungen des Bahnkörpers durch Unterspülen von Pfeilerfundamenten, Wegwaschen von Brückenrampen oder ganzen Pfeilern mit ihren Ueberbauten vor, die mit kürzeren oder längeren Betriebsunterbrechungen verknüpft sind. Wenn auch die Schäden meist mit anerkennenswerther Schnelligkeit wenigstens so weit wieder ausgebessert werden, dass die Betriebsunterbrechung behoben ist, so werden doch die wiederkehrenden Störungen im Reiseverkehr wie in der Güterbeförderung recht unangenehm empfunden und gestalten sich allmählich zu einer Art Landplage, gegen die mit aller Energie vorgegangen werden sollte, zumal die alljährlichen Aufwendungen für die Ausbesserung der Schäden und die wiederholten Ausfälle in den Betriebseinnahmen schon die Zinsen beträchtlicher Summen darstellen dürften. Die Ursachen dieses Zustandes, der auch die militärische Leistungsfähigkeit der Bahnen unter Umständen in bedenklicher Weise beeinträchtigen könnte, liegen in verschiedenen Umständen begründet. Vor allem ist die Natur der meisten japanischen Ströme infolge des verhältnissmässig kurzen Unterlaufes und des sehr starken Gefälles des Oberlaufes an sich sehr ungünstig für die regelrechte Abführung der Hochwässer; die unvorsichtige, vielfach geradezu auf Raubbau hinauskommende Waldwirthschaft, die man in den höher gelegenen Theilen des Landes getrieben und die an vielen Stellen zu einer völligen Entforstung der Gebirge geführt hat, erhöht die Hochwassergefahren, insofern die durch die insulare Lage des Landes bedingten überaus starken Niederschläge, die durch Wälder nicht festgehalten werden, in verhältnissmässig kurzer Frist zu Thal gelangen. Die Hochwasserwellen sind daher sehr bedeutend, aber von ganz kurzer Dauer; viele Wasserläufe trocknen in der regenärmeren Zeit des Jahres beinahe aus. Da die Ströme bis jetzt nirgendwo planmässig regulirt sind, so rufen die Hochfluthen jedesmal ausserordentlich weitgehende Verwerfungen des Stromstriches und Veränderungen des Flussbettes hervor; eine Eisenbahnbrücke, die anfänglich entsprechend der planmässigen Anlage senkrecht vom Stromstrich getroffen wurde, wird im nächsten Jahre vielleicht unter einem Winkel von 60 oder 50 Grad vom Hochwasserstrome angegriffen; während der Hauptstromschlauch in einem Jahre durch eine mittlere Brückenöffnung geht, hat im nächsten Jahre vielleicht ein Endwiderlager den Hauptangriff aufzunehmen und wird durch eine starke Hinterströmung in seinem Zusammenhange mit der anschliessenden Dammschüttung bedroht. Dabei bewirken die vom Oberlaufe mitgeführten Geschiebe, Felstrümmer, entwurzelten Baumstämme u. dergl. die gewaltigsten Verheerungen an den Ufern und allen Einbauten, die dem Hochwasserstrom ausgesetzt sind. Unter diesen Umständen haben die Strompfeiler der Eisenbahnbrücken im Gebiete dieser wildwasserartigen Flussläufe zeitweise ausserordentlich starken Angriffen Stand zu halten und müssten, um dieser Aufgabe mit Sicherheit zu genügen, in sorgfältigster Weise auf die Einwirkung der hohen Stromgeschwindigkeiten und die Stösse schwimmender Körper berechnet und bemessen sein; auch müssten sie durch genügend tiefe und sichere Gründung oder sonst geeignete Maassnahmen besonders gegen Unterspülung gesichert sein. In dieser Hinsicht lässt die thatsächliche Ausführung bei manchen Brücken in Japan viel zu wünschen; namentlich wird häufig der Fehler begangen, dass man für die Ueberbauten zu kleine Spannweiten wählt und daher zu viele Strompfeiler anordnen muss, von denen je nach der zeitweiligen Veränderung des Flussbettes, bald dieser bald jener durch die Angriffe des Hochwasserstromes ganz besonders gefährdet wird. Die kleinen Spannweiten, etwa 60 bis 80 Fuss engl., das sind 18,80 bis 24,4 m, werden in Japan oft mit aus dem Grunde gewählt, um für die Tragwerke, soweit irgend möglich, mit den ihrer Einfachheit wegen sehr beliebten Blechträgern auszukommen; die Vorliebe für die Blechträger, für die man leichter Ersatz beschaffen und vorräthig halten kann, ist wohl erklärlich in einem Lande, das gegenwärtig noch beim Bezuge aller grösseren Eisenkonstruktionen ausschliesslich auf das Ausland angewiesen ist. Zur Zeit wird bekanntlich vom Staate ein nach allen Regeln der Kunst entworfenes grosses Stahl- und Walzwerk gegenüber Wakamatsu auf der Insel Kiushiu südwestlich von Moji angelegt, das nach seiner Vollendung den Bedarf von ganz Japan an Rohmaterial für Eisenkonstruktionen zu decken vermag. Wenn dieses Werk im Betriebe sein wird, wird auch wohl die Vorliebe der japanischen Eisenbahntechniker für die Blechträger verschwinden. Abgesehen davon, dass man hier vollwandige Träger noch für Stützweiten verwendet, wo gegliederte Tragwerke auch wirthschaftlich richtiger wären, übersieht man, dass die durch die geringe Spannweite bedingte hohe Anzahl von Strompfeilern bei den obwaltenden Stromverhältnissen häufig eine erhöhte Gefahr für den ganzen Eisenbahnbetrieb in sich schliesst.

Der in der Wahl zu geringer Spannweiten begangene Fehler würde, abgesehen von dem unter Umständen recht schädlichen Stau, den die Pfeiler hervorrufen, ohne Belang sein, wenn die Formen und Abmessungen der letzteren immer so gewählt wären, dass das ganze Bauwerk den oben geschilderten aussergewöhnlichen Angriffen Stand zu halten vermag. In dieser Hinsicht erscheint es ein verhängnissvoller Missgriff, dass man in zu weit getriebener Sparsamkeit bei der eingleisigen ersten Anlage aller Bahnen in Japan selbst bei den grossen Hauptlinien auch den Unterbau der Strombrücken fast überall eingleisig ausgeführt hat. Anstatt den Strompfeilern von vornherein die für eine zweigleisige Bahnanlage erforderliche Längenabmessung zu geben, zieht man es vor, später, wenn das zweite Gleis nothwendig wird, mit wesentlich höheren Kosten eine selbständige zweite eingleisige Brücke im Abstande von etwa 5 bis 10 m von der ersten herzustellen. Man erhält dann zwei Reihen von Pfeilern im Strome dicht hintereinander, die beide für sich in ihren Längenabmessungen oftmals gegen den Angriff bei Hochwasser unzureichend sind, und deren Anordnung hintereinander bei veränderter, schräger Richtung des Stromstriches nicht unbedenklich erscheint. Die Pfeiler, die häufig nicht viel länger sind, als die Auflagerung des eingleisigen Blechträgerüberbaues erfordert, werden alsdann, wenn die Bahn hoch über der Flusssohle liegt, zu schlank und sind nicht widerstandsfähig genug, um die in der Stromrichtung wirkenden waagerechten Seitenkräfte aufzunehmen. Dem gegenüber erscheint es noch als ein verhältnissmässig wenig ins Gewicht fallender Mangel, wenn die Strompfeiler nach einer Grundform ausgeführt sind, die aus einem

Rechteck mit einer dem Stromangriffe entgegengesetzten Spitze in Form eines etwa gleichseitigen Dreiecks besteht. Diese Grundrissform ist so lange zweckentsprechend, als auf eine unveränderte Richtung des Stromangriffes gerechnet werden kann; ändert sich aber der Stromstrich stark nach Lage und Richtung, wie es in Japan häufig zu beobachten ist, dann werden die rechtwinkligen Kanten der Pfeiler an der stromabwärts gekehrten Seite, die an sich schon nicht ganz einwandfrei sind, zu einem erheblichen Missstande, indem sie zu gefährlichen Wirbelbildungen Veranlassung geben; auch die vordere Spitze des Pfeilergrundrisses ist dann zwecklos geworden, weil sie nicht mehr in der geeigneten Richtung steht. Eine Grundrissform mit zwei Pfeilerköpfen, die nach einem Spitz- oder Korbbogen abgerundet sind, dürfte jedenfalls den Vorzug verdienen. Weitere Fehler in der Bauausführung bestehen in der bisweilen unzureichenden Sicherung der Fundamente der Strompfeiler gegen Unterspülungen und in der mangelhaften Befestigung der Uferböschungen an den Endpfeilern von Strombrücken oder an ihren Anschlüssen an die Dammschüttungen, die unter Umständen bei Hochwasser dem Stromangriff ausgesetzt sind. An dem Bahnkörper der Tokaido- und der Nipponbahn kamen beispielsweise im Herbst 1898 und Sommer 1899 Zerstörungen durch Hinterspülung von Endwiderlagern von Strombrücken vor, die nicht hätten eintreten können, wenn die Uferanschlüsse von vornherein ausreichend befestigt gewesen wären.

Bei den Brücken, wo grössere Spannweiten angewendet sind und wo man daher ganz von selbst zu stärkeren Pfeilerabmessungen gelangt, scheinen Zerstörungen im allgemeinen seltener vorzukommen, als bei den kleineren Wasserläufen, bei denen man die Gefahren vielleicht von vornherein unterschätzt und die hydrotechnischen Untersuchungen nicht mit der genügenden Sorgfalt angestellt hat. Spannweiten über 200 Fuss englisch, d. s. 60,96 m, sind bei den japanischen Eisenbahnen bis jetzt überhaupt nicht zur Anwendung gelangt.

Mancherlei Betriebsunterbrechungen im Gefolge der Hochwässer oder atmosphärischen Niederschläge werden auch herbeigeführt durch Beschädigungen an dem Dammkörper oder den Einschnitten und Tunneln der Bahnen, durch Rutschungen oder Auskolkungen u. dergl.; auch diese Schäden sind vielfach auf Fehler in der Ausführung, namentlich ungenügende Herstellung und Sicherung der Böschungen, unzureichende Entwässerungsanlagen, zu geringe Anzahl oder Abmessungen der vorgesehenen Durchlassöffnungen zurückzuführen, die einer einseitigen künstlichen Anspannung des Wasserdrucks Vorschub leisten und damit dem Bestande des Bahnkörpers leicht gefährlich werden. Bei allen diesen Bauanlagen wird eine erhöhte Sorgfalt in der ersten Ausführung nicht nur, sondern namentlich auch bei der Ausbesserung und den Arbeiten der regelmässigen Unterhaltung platzgreifen müssen, ehe es gelingt, die Eisenbahnen auch während der Periode der alljährlich mit elementarer Gewalt wiederkehrenden schweren Angriffe durch Stürme, Gewitter, Wolkenbrüche und Hochwasser ununterbrochen im Betriebe zu erhalten. Mit dem bisher üblichen Verfahren bei der Ausbesserung wird man dabei ebenfalls grundsätzlich brechen müssen: nach eingetretener Betriebsunterbrechung bessert man jetzt mit grösster Beschleunigung die Schäden in oberflächlicher Weise soweit aus, dass die Züge wieder sicher verkehren können, ohne aus dem Vorkommniss irgendwelche Lehren für die Zukunft zu ziehen; die nachfolgende systematische und gründliche Ausbesserung, die auch einer Wiederholung ähnlicher Zerstörungen ein für allemal vorbeugen sollte, unterbleibt nur zu oft, man begnügt sich mit den üblichen „kleinen Mitteln" des oberflächlichen Ausflickens, und es ereignet sich dann wohl, dass das nächste und jedes folgende Hochwasser die Bahn immer wieder ungefähr an derselben Stelle, wie das erste Mal, zerstört und den Betrieb unterbricht. Der Schaden wird dann jedesmal wieder nach demselben Rezept schleunigst ausgebessert. In der Unterhaltung vieler japanischer Bergstrassen kann man das gleich mangelhafte Verfahren mit seinen offen zu Tage liegenden Nachtheilen beobachten. Das Publikum aber nimmt es einfach als ein unabwendbares Missgeschick in den Kauf, dass gewisse Eisenbahnen und Strassen alljährlich durch das Hochwasser an ganz bestimmten Stellen zerstört und vorübergehend unbrauchbar werden.

In einzelnen Fällen ist es kaum möglich die begangenen Fehler, die der Vergangenheit angehören, überhaupt wieder gut zu machen. Den selbstverständlichen Grundsatz, dass jede Bahn hochwasserfrei anzulegen ist, hat man beim Bau der Tokaidobahn von Tokio nach Kobe keineswegs überall beobachtet: z. B. auf der Strecke zwischen Gifu und Ogaki liegt die Bahn auffallend flach im Hochwassergebiet, nur vier einzelne Brücken der Bahn liegen höher und zwischen diesen entstehen somit eine Anzahl Sättel, tiefliegende Strecken, die bei Hochwasser der regelmässigen Ueberfluthung ausgesetzt sind. Der Vorschlag, die Bahn hier nachträglich in ganzer Ausdehnung höher zu legen und hochwasserfrei zu machen, begegnete dem nicht unberechtigten Einwande, das Hochwasser sei von jeher seit dem Bestehen der Bahn über diese hinweg abgeführt worden, und der Plan einer Hebung der Bahnkrone würde daher bei der Landesregierung auf Widerspruch stossen, weil dadurch die ordnungsmässige Abführung des Hochwassers beeinträchtigt werde; die auch für den Betrieb erwünschte Höherlegung der Bahn und Beseitigung mehrerer verlorener Gefälle muss daher unterbleiben, und auf die Dauer wird man zu einem erträglichen Zustande in jenem Bezirk vielleicht nur unter erheblichen Geldopfern durch gänzliches Aufgeben der bisherigen Bahnlinie gelangen. Solche Bahnstrecken mit wiederholt eintretenden Ueberfluthungen der Bahn bei Hochwasser kommen in Japan mehrfach vor.

(Schluss folgt.)

---

## Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz.

Eine lange Reihe von Jahren ist vergangen, seit die ersten Versuche, die grossen schweizerischen Eisenbahngesellschaften eidgenossenschaftlich zu verstaatlichen, unternommen wurden und fehlschlugen. In den letzteren Jahren erleichterte sich die Eidgenossenschaft den Rückkauf durch den Erlass zweier Gesetze, das Stimmrechts- und das Rechnungsgesetz. Seitens der Gesellschaften und besonders der auswärtigen Inhaber schweizerischer Eisenbahnwerthe wollte man hierin eine Vergewaltigung sehen. Auch rechneten die schweizer Regierung und die Gesellschaften betreffs des Rückkaufswerthes sehr verschiedene Summen heraus; die Konzessionen, die zu Grunde gelegt werden mussten, waren eben nicht genau genug formulirt und verschiedener Deutung fähig. So drohte schliesslich ein ganzer Rattenkönig von Prozessen die Verstaatlichung zu erschweren und zu verbittern. Das erste, präjudizirliche Urtheil des Bundesgerichts — welches durch eins der neueren Gesetze an Stelle der vertragsmässigen Schiedsgerichte gesetzt war — fiel zu Ungunsten der Bahngesellschaften aus. Dieser Tage war ein Gleiches betreffs verschiedener von letzteren eingelegter Rekurse der Fall. Unterdessen hatten schon längere Zeit Verhandlungen mit der Centralbahn stattgefunden. Art. 2 des Bundesgesetzes über die Verstaatlichung der Eisenbahnen ermächtigt nämlich

den Bundesrath, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung einzelner oder aller Hauptbahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei für die Festsetzung des Rückkaufspreises doch die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung (Rechnungsgesetz) und die Konzessionen maassgebend sein sollen. Eine solche, immerhin gütliche Vereinbarung wurde mit Recht zur Vermeidung weiterer Verbitterung und weiterer Streitigkeiten schon längst von verschiedenen Seiten empfohlen. Unleugbar wäre es für beide Theile von Interesse, dass sie selbst durch freie Uebereinkunft den Kaufpreis der Bahnen festsetzten, und nicht das schweizer Gericht, dessen Entscheidung voraussichtlich immer ein Theil als für ihn zu ungünstig ansehen wird. Im Laufe der letzten Zeit sind neue Umstände eingetreten, die beiden Seiten ein Nachgeben und eine gütliche Vereinbarung nahe legen. Der sehr vertheuerte Geldstand könnte der Schweiz, deren Eisenbahnwerthe grossentheils im Auslande verbreitet sind, und die mit ihren betreffenden Finanzmaassnahmen erheblich auf dessen guten Willen angewiesen ist, die Beschaffung der Rückkaufssummen bedeutend erschweren; andererseits sind die bisherigen Urtheile des Bundesgerichts in Lausanne für die Gesellschaften und die Besitzer schweizerischer Eisenbahnwerthe nicht ermuthigend.

So kommt es, dass wir jetzt vor einem neuen Abschnitt der schweizerischen Eisenbahnverstaatlichung stehen, nämlich dem des wahrscheinlichen Rückkaufes auf Grund gütlicher Vereinbarung. Ueber das Ergebniss der Verhandlungen mit der Centralbahn werden schon genauere Daten gemeldet, auf die hier nicht näher einzugehen ist. Es mag nur gesagt sein, dass in Deutschland, das besonders viele schweizer Eisenbahnwerthe besitzt und wo die besten Beziehungen zur Schweiz allseitig gewünscht werden, ein friedliches Abkommen allgemein begrüsst werden würde. Jedenfalls hat die schweizer Regierung ihr Angebot für die Centralbahn sehr erheblich gesteigert. Die Zahlen sind bezeichnend. Der gemäss der bundesräthlichen Botschaft berechnete Werth der Centralbahnaktie betrug nur 543 Frcs., welche Summe durch den Entscheid des Bundesgerichts über die Grundsätze für Berechnung des Reinertrages und Anlagekapitals auf etwa 576 Frcs. aufgebessert worden ist. Nun soll aber das jetzige Angebot des Bundes an die Aktionäre auf 680 Frcs., mit möglicher Aufbesserung auf 700 Frcs. lauten — ein gewaltiger Unterschied! Da die Dividenden von 1899 und 1900 noch den Aktionären zu gute kämen, würden sie ungefähr den Tageskurs erhalten. Diese Verhältnisse müssten dann auch für die anderen schweizer Eisenbahngesellschaften entsprechend maassgebend sein. Hoffentlich erschwert nicht die schon oft störend eingetretene Börsenspekulation einen befriedigenden Abschluss.

Indessen hat Mitte November der schweizerische Bundesrath eine Vollziehungsverordnung zum Rückkaufsgesetz erlassen, die allgemeines Interesse beansprucht. Das Bundesbahnnetz wird danach bis zur Uebernahme der Gotthardbahn (1909) in vier Kreise eingetheilt: Lausanne, Basel, Zürich und St. Gallen. Nach Erwerbung der Gotthardbahn kommt der Kreis Luzern hinzu. Bei der Generaldirektion werden Departements eingerichtet, denen je ein Generaldirektor selbständig vorsteht: Finanzen, Verkehr, Betrieb, Bau, Rechtswesen. Die Befugnisse und Pflichten werden eingehend festgestellt, das Personal in Klassen eingetheilt usw. Die Wahlen für den Verwaltungsrath werden durch die Kantone, durch den Bundesrath und durch die Kreiseisenbahnräthe im August und September 1900 getroffen. Der am 1. Oktober 1900 in Wirksamkeit tretende Verwaltungsrath hat nach dem Amtsantritt der Generaldirektion auf deren Vorschlag alle Maassnahmnn zu treffen, welche erforderlich sind, um die ordnungsgemässe Uebernahme des Betriebes der Staatsbahnen auf den 1. Mai 1903 zu ermöglichen. Die Wahlen der Kreiseisenbahnräthe haben bis Ende Juli 1900 zu erfolgen. Ihre Wirksamkeit beginnt aber erst am 1. Mai 1903, ebenso die der Kreisdirektionen. Dem Rechnungswesen ist ein besonderer Abschnitt gewidmet, ebenso den Disziplinarbefugnissen, auch werden die Freifahrtkarten der politischen Beamten und Vertreter eingeschränkt. Die Generaldirektion hat ihren Dienst mit dem 1. Juli 1901 anzutreten. Die erste Amtsdauer des Verwaltungsrathes und der Kreiseisenbahnräthe geht bis Ende März 1906, diejenige der Generaldirektion und der Kreisdirektionen bis Ende März 1909. Die Besoldungen der Direktoren, Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen werden gemäss Art. 42 des Rückkaufsgesetzes durch ein besonderes Gesetz festgestellt, welches thunlichst noch in der Dezembertagung den eidgenössischen Räthen vorgelegt werden soll. Der Besoldungsvoranschlag sieht nach schweizerischen Blättern sieben Klassen vor; der höchste Besoldungssatz für die letzte Klasse ist auf 2 100 Frcs. (1 680 ℳ), der für die erste Klasse auf 15 000 Frcs. (12 000 ℳ) festgesetzt. Ueber die Anstellungs- und Besoldungsverhältnisse des Personals der Bundesbahnen hat der Verein schweizerischer Eisenbahnangestellter eine Kommission von 25 Mitgliedern eingesetzt zur Berathung der vom Generalsekretär ausgearbeiteten und den Bundesbehörden einzureichenden Projekte. Eine Delegirtenversammlung im Dezember soll über die fertiggestellten Entwürfe entscheiden. Wir bemerken übrigens, dass die wegen des schroffen Auftretens des sozialistischen Flügels im vorigen Sommer auch von schweizer Blättern, die zur Beurtheilung der Sachlage wohl in der Lage waren, vorausgesagte Spaltung der Organisation der schweizer Eisenbahnangestellten nicht eingetreten ist. Herr Sourbeck ist nach wie vor der Vertrauensmann der Eisenbahner.

O. B.

## Fahrkarten- und Bahnsteigkarten-Automaten.

Die Verwendung von Automaten hat im Erwerbs- und Wirthschaftsleben von Jahr zu Jahr einen grösseren Umfang angenommen. Die Automaten verabfolgen nicht allein Nahrungs- und Genussmittel, sondern sie befriedigen auch eine grosse Reihe anderer Bedürfnisse, indem sie z. B. die Entnahme einer bestimmten Menge Gas, die Einsicht eines Adressbuches, die Benutzung des Telephons während bestimmter Zeit ermöglichen. Ihre Hauptvorzüge liegen in der steten Dienstbereitschaft und in der Gleichmässigkeit ihrer Leistungen.

Auch die Eisenbahnverwaltungen machen von Automaten zur besseren Abwickelung des Verkehres reichlichen Gebrauch. Wenn auch anzunehmen ist, dass diese Verwendung der Automaten immer grössere Ausdehnung erlangen wird, so werden hier der Verwendung von Automaten doch gewisse Schranken gezogen bleiben, weil die Verschiedenartigkeit der Preise der auszugebenden Fahrkarten die Verausgabung derselben mittelst Automaten verbietet. Dies liegt nicht an der Unmöglichkeit, Automaten auch für die Verausgabung hochwerthiger Fahrkarten herzustellen, denn es worden bereits sehr sinnreiche Apparate dieser Art konstruirt (z. B. Automaten, die nach Einwurf mehrerer Geldstücke eine Karte und den Restbetrag baar herausgeben), sondern die Aufstellung zahlreicher Automaten für eine grössere Zahl von Fahrkartensorten würde unwirthschaftlich sein, vielfach auch an der Platzfrage scheitern.

Automaten sind überall am Platze, wo es sich um regelmässigen Massenverkehr zwischen bestimmten Orten handelt oder wo das Betreten der Bahnsteige von dem Besitze einer Bahnsteigkarte abhängig gemacht ist.

Ein besonders geeignetes Feld für die Verwendung von Automaten ist auf denjenigen Bahnlinien vorhanden, wo entweder ein Tarif mit wenigen Stufen oder ein Zonentarif besteht, wobei noch als günstiger Umstand das Bestehen von nur zwei Wagenklassen (II. und III.) hinzukommt. Denn hier werden nur wenige Kartensorten verausgabt (z. B. auf der Berliner Stadt- und Ringbahn, abgesehen von den Monatskarten und Arbeiterkarten, acht Sorten). In diesen Fällen bieten die Automaten aber so offensichtliche Vortheile, dass ihre Verwendung nur lebhaft empfohlen werden kann. Es sei hier nur darauf hingewiesen, dass durch die Automaten die Fahrkartenschalter erheblich entlastet werden, dass dort, wo die Einrichtung von Schaltern der Raumverhältnisse wegen mit Schwierigkeiten verknüpft ist, der wenig Platz beanspruchende Automat einen trefflichen Ersatz gewährt, dass die Personalersparniss an Fahrkartenausgebern nicht zu unterschätzen ist, und dass endlich — besonders auf grossen Bahnhöfen mit zahlreichen Zugängen — dem Publikum die Zeit des Stehens am Schalter erspart und das Betreten der Bahnsteige insofern erleichtert wird, als es nicht weite Wege bis zum Fahrkartenschalter zurückzulegen braucht.

Nachstehend mögen einige Angaben über die Zahl der bei den preussischen Staatsbahnen verwendeten Automaten und der auf einzelnen Berliner Bahnhöfen mittelst Automaten verausgabten Karten folgen.

Im Sommer 1899 waren bei den preussisch-hessischen Staatsbahnen auf 419 Bahnhöfen 590 Automaten im Betriebe und zwar 435 Automaten für Bahnsteigkarten und 155 für Fahrkarten. Hiervon gehörten der Eisenbahnverwaltung 195 Stück, Dritten 395 Stück. Während Bahnsteigkarten-Automaten — mit Ausnahme einer Direktion — in allen Direktionsbezirken Verwendung gefunden hatten, waren Fahrkarten-Automaten nur in sieben Direktionsbezirken aufgestellt, der grösste Theil hiervon, nämlich 110 Stück, im Direktionsbezirk Berlin. Bahnsteigkarten-Automaten waren im Bezirk Berlin 25 Stück vorhanden. Die Leistungen der Automaten im Berliner Bezirk waren ganz erheblich. Es wurden nämlich in der Zeit vom 1. April 1898 bis 31. März 1899 verabfolgt 10 362 080 Fahrkarten und 2 241 300 Bahnsteigkarten. Natürlich war die Inanspruchnahme der Automaten auf den einzelnen Bahnhofen eine sehr verschiedene.

Auf Bahnhof Friedrichstrasse werden jährlich ungefähr 1 800 000 Fahrkarten und ungefähr 513 252 Stück Bahnsteigkarten durch Automaten ausgegeben, auf Bahnhof Börse 1 580 000 Fahrkarten, und ähnliche hohe Ziffern finden sich bei den anderen grossen Berliner Bahnhöfen.

Zu erwähnen bleibt noch, dass die Automaten im Berliner Bezirk im grossen und ganzen zur Zufriedenheit funktioniren, und Unregelmässigkeiten schnell beseitigt werden, was sich dadurch ermöglichen lässt, dass dem Lieferanten der geliehenen Automaten — die Direktion Berlin besitzt keine eigenen Automaten — die Füllung, Bedienung und Unterhaltung der Automaten übertragen ist.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Zur Kanalfrage** schreibt die „Berl. Corresp." vom 17. d. Mts.:

Die „Deutsche Tageszeitung" hat sich aus dem Handelstheile eines kanalfreundlichen Blattes neues Rüstzeug gegen die Kanalvorlage geholt, das sie unter der Ueberschrift: „Kanalfreunde hinten und vorne" ihren Lesern mittheilt. Ein deutscher industrieller Sachverständiger, der dem Handelskongress in Philadelphia beigewohnt hat, soll hiernach geäussert haben, dass einer der Hauptgründe der scharfen Konkurrenz der amerikanischen gegen die deutsche Eisenindustrie in der höheren technischen Entwickelung des amerikanischen Eisenbahnwesens liege. Die amerikanischen Eisenbahnen hätten grössere Güterwagen, kräftigere und breitere Gleise als die unsrigen, und besondere Gleisanlagen für den Gütertransport. Ein ausgebildetes Kleinbahnnetz unterstütze den Verkehr, die Gütertarife seien viel billiger als die deutschen.

Die „Deutsche Tageszeitung" meint nun, dass, wenn das deutsche Eisenbahnwesen nach dem amerikanischen Muster umgebildet, wenn grössere Wagen gebaut, sogenannte Schleppbahnen allein für den Güterverkehr angelegt, wenn das deutsche Kleinbahnnetz weiter ausgebildet werde, wenn alles das geschehe, was die Kanalgegner im Laufe der parlamentarischen Erörterungen in dieser Beziehung verlangt hätten, der Industrie damit weit mehr gedient sei als, wie die „Deutsche Tageszeitung" sich ausdrückt, mit „dem Wassergraben vom Rhein bis zur Elbe".

Der „Deutschen Tageszeitung" ist bei dieser ihrer Beweisführung das Missgeschick begegnet, dass sie alles das, was der deutsche Industrielle über amerikanische Bahnen gesagt haben soll, ohne weiteres als richtig annimmt. Und doch möchte man beinahe sagen, in diesen Aeusserungen sind fast so viel Unrichtigkeiten als Angaben über die in Amerika thatsächlich herrschenden Eisenbahnverhältnisse enthalten. „Kleinbahnen" für den Güterverkehr gibt es in Amerika überhaupt nicht, solche bestehen nur für den städtischen und Vorortspersonenverkehr. Die dortigen Bahnen haben ferner genau dieselbe, keineswegs eine breitere Spurweite als die deutschen. Ebenso gibt es in Amerika, abgesehen von einigen ganz vereinzelten Fällen, in denen kurze Strecken ausschliesslich oder wenigstens hauptsächlich dem Güterverkehr dienen, keine sogenannten Schleppbahnen. Soviel uns bekannt, haben nur die Carnegiewerke für den Transport ihrer Erze eine Bahn von bemerkenswertherer Länge gebaut, die hauptsächlich diesen Zwecken dient, übrigens aber auch, wenngleich nur in geringem Umfang, Personen befördert. Alle grossen Bahnen dienen, wie bei uns, dem Personen- und Güterverkehr. Dass in einzelnen Gebieten der Vereinigten Staaten die Gütertarife niedriger sind als bei uns, ist bekannt. Aber die von dem Gewährsmann der „Deutschen Tageszeitung" aufgestellte Behauptung, die Transportkosten für die Tonne und das Kilometer betrügen in Amerika 0,6 ₰, ist — wir finden keinen anderen Ausdruck — barer Unsinn. Es mag sein, dass hier und da einmal — besonders in Zeiten der bekannten Tarifkriege — auf gewissen, stark dem Wettbewerb ausgesetzten Strecken einzelne Güter, z. B. Getreide, zu diesem, vielleicht auch zu einem noch niedrigeren Satze vorübergehend gefahren werden, wie ja auch viele deutsche Ausnahmetarife erheblich niedriger sind als der von der „Deutschen Tageszeitung" nachgedruckte angebliche Durchschnittssatz von 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer auf den deutschen Bahnen. (!) Der Durchschnittssatz für die Gütertonnenmeile betrug nach der amtlichen Statistik in den Vereinigten Staaten im Jahre 1896/97 0,798 Cts. = 2,3 ₰ für das Tonnenkilometer. Was nun die grösseren Güterwagen anlangt, so sind auch hier die Zahlen der „Deutschen Tageszeitung" stark übertrieben. Wagen von 40 bis 50 t gehören in Amerika zu den grossen Seltenheiten, es sind meist Spezialwagen für bestimmte Zwecke. Neben den zahlreichen Wagen von 27 t (60 000 amerikanische Pfund) laufen aber auf den amerikanischen Bahnen eine Menge Wagen von 9, 14, 18, 20 t usw. Es ist hier nicht der Ort, die Gründe näher zu erörtern, aus denen ein grosser Theil des amerikanischen Verkehrs auf grössere Wagen angewiesen ist. Wir wollen aber nur daran erinnern, wie kürzlich von sehr sachverständiger Seite darauf hingewiesen wurde, dass die Umwandelung der preussischen Güterwagen in solche mit einer Tragfähigkeit von 20 t die Kleinigkeit von 500 000 000 ℳ, also etwa das Doppelte des Rhein-Elbekanals, kosten würde.

Wir dächten, dies genügt zur Widerlegung der Angaben der „Deutschen Tageszeitung" über die amerikanischen Bahnen. Damit wird aber auch die ganze neue Beweisführung des Blattes gegen die Zweckmässigkeit des Kanalbaues in Preussen ebenso hinfällig, wie es die bisherige gewesen ist.

Wenn es der „Deutschen Tageszeitung" wirklich darauf ankommt, ihre Leser über das Verhältniss von Kanal und Eisenbahn sachgemäss aufzuklären, so empfehlen wir ihr den Abdruck des in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" veröffentlichten Todt'schen Aufsatzes.

— Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben:

„Der Zweifel der ‚Köln. Ztg.' an der Richtigkeit unserer Meldung, dass mit dem Beginn der nächsten Tagung dem preus-

sischen Landtage eine **Nebenbahnvorlage** zugehen soll, ist völlig unberechtigt. Es liegt in der Absicht der Staatsregierung, alsbald nach Beginn der Session dem Abgeordnetenhause eine Nebenbahnvorlage zugehen zu lassen, und zwar handelt es sich nicht um die unveränderte Einbringung der für die vorige Tagung in Vorberathung gewesenen Vorlage, sondern es sollen auch alle diejenigen Nebenbahnpläne berücksichtigt werden, welche in der Zeit seit dem Abschluss der Vorbereitungen der in der vorigen Session beabsichtigten Vorlage spruchreif geworden sind. Dieselben dürften einen Kredit für Eisenbahn- und Nebenbahnzwecke von mehr als durchschnittlicher Höhe bedingen. Die Vorlage wird daher den augenfälligen Beweis erbringen, dass die Staatsregierung, weit entfernt, um ihrer Wasserstrassenpolitik willen die Entwickelung des Eisenbahnnetzes zu vernachlässigen, vielmehr diesem wichtigen Verkehrszweige dieselbe angelegentliche Fürsorge zu theil werden lässt, wie den Wasserstrassen.

Wie die Nebenbahnvorlage, so soll auch die Kanalvorlage nicht in der früheren Gestalt, sondern in sehr erweitertem Umfange wieder erscheinen. Es ist im Werke, diejenigen Bedürfnisse in Bezug auf Wasserstrassenverbindungen anderer Landestheile zu befriedigen, deren Dringlichkeit die Staatsregierung anerkennt und bezüglich deren die Pläne hinlänglich vorbereitet sind, um daraufhin mit einer Forderung hervortreten zu können. Es wird sich dabei also nicht nur um die Fortführung der Wasserverbindung zwischen dem Osten und dem Westen der Monarchie bis zur Oder und zur Weichsel handeln, sondern es werden auch Pläne wie der Grossschifffahrtsweg Berlin-Stettin Berücksichtigung finden, die mit jener Wasserverbindung nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen. Doch dürfte sich die Staatsregierung, gutem Vernehmen nach, nicht auf die Vorlegung einer Kreditforderung beschränken, sondern sie soll beabsichtigen, daneben eine Denkschrift über diejenigen wasserwirthschaftlichen Anlagen vorzulegen, welche die Staatsregierung der Berücksichtigung für werth erachtet, die aber noch nicht so weit vorbereitet sind, um zum Gegenstande einer Kreditforderung gemacht werden zu können. Vorlage und Denkschrift zusammen werden daher gewissermaassen das verkehrspolitische Programm der Staatsregierung enthalten, soweit dabei die Entwickelung unseres Wasserstrassennetzes in Betracht kommt."

— **Einstellung von Supernumeraren bei den preussischen Staatsbahnen.** Nachdem anlässlich der Einführung einer einheitlichen Laufbahn für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst die Zahl der jährlich einzustellenden Supernumerare gegen früher erheblich beschränkt worden ist, sind die künftig geltenden Normalzahlen der gleichzeitig zu beschäftigenden Supernumerare zur Zeit in allen Direktionsbezirken überschritten, sodass weitere Einberufungen für längere Zeit gänzlich ausgeschlossen sein würden. Zur Sicherstellung des nöthigen Nachwuchses hat deshalb der Minister der öffentlichen Arbeiten dem „Hamb. Corresp." zufolge genehmigt, dass vom 1. April 1900 ab in jedem Etatsjahre in sämmtlichen Direktionsbezirken zusammen 173 Supernumerare, von denen beispielsweise 16 auf Köln, je 13 auf Essen, Hannover und Magdeburg, 12 auf Altona, 11 auf Frankfurt a. M., je 10 auf Erfurt und Halle entfallen, unter vorübergehender Ueberschreitung der für den einzelnen Direktionsbezirk festgesetzten Gesammtzahl eingestellt werden dürfen.

— Mit dem Beginn des nächsten Sommerfahrplans — 1. Mai 1900 — werden zwischen **Berlin und München** über Halle-Weissenfels-Jena-Probstzella **neue beschleunigte Schnellzüge** gefahren werden, für welche der Fahrplan jetzt genehmigt ist. Der neue Schnellzug wird zwischen 9 und 10 Uhr Vormittags von München abgehen und gegen 9 Uhr Abends in Berlin eintreffen. Der Gegenzug soll 11 Uhr Vormittags Berlin verlassen und Abends 10¼ Uhr München erreichen. Die Züge sollen nur in Halle, Weissenfels, Jena, Probstzella, Lichtenfels, Bamberg, Fürth, Nürnberg halten. Sie werden als D-Züge mit Platzkartenzuschlag gefahren.

Die Fahrzeiten werden gegen die der bisher über Probstzella verkehrenden Züge um etwa drei Stunden abgekürzt; sie werden auch etwas kürzer sein als die der jetzt schnellsten Züge über Leipzig-Hof-Regensburg. Der von den Zügen zwischen Berlin und München zurückgelegte Weg beträgt 677 km.

— Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Antragstellern für die Gestattung einer **vollspurigen Kleinbahn Segeberg-Hamburg** folgende Antwort ertheilt:

„Ich erkläre mich damit einverstanden, dass die von dem Gemeindevorsteher Möller und Genossen in Leezen geplante vollspurige, mit Lokomotiven zu betreibende Schienenverbindung für den Personen- und Güterverkehr von Segeberg über Wulksfelde und Bergstedt nach Altrahlstedt oder nach der hamburgischen Grenze bei Ohlsdorf nicht den Bestimmungen des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 zu unterstellen, sondern nach Maassgabe des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 zu genehmigen ist. Diese Entscheidung hat indessen zur Voraussetzung, dass die Kleinbahn als selbständiges Unternehmen zur Ausführung kommt und dass eine wirthschaftliche und betriebliche Verbindung mit der geplanten Kleinbahn Kiel-Segeberg dauernd ausgeschlossen bleibt; ferner dass die Kleinbahn nicht berechtigt ist, Güter zur Weiterbeförderung zu übernehmen, die von einer Eisenbahnstation einer Staats- oder Privateisenbahn im Durchgange über die Kleinbahn nach einer anderen solchen Eisenbahnstation befördert werden sollen. Gegen die Gestattung von Vorarbeiten für die neue Bahn findet sich meinerseits nichts einzuwenden."

Ob bei dieser Sachlage die geplante Kleinbahn zustande kommen wird, darüber sind in einer vor kurzem abgehaltenen Versammlung der Interessenten Beschlüsse noch nicht gefasst. („Hamb. Corr.")

— Der Landrath des bayerischen Kreises Schwaben hat sich neuerdings mit dem Projekt einer **Vollbahn von Donauwörth nach Treuchtlingen** beschäftigt. Der Bürgermeister von Donauwörth hatte im Verein mit neun Mitgliedern des Landraths folgenden Antrag eingebracht: „Es sei an die königliche Staatsregierung die Bitte zu richten, die endliche alsbaldige Ausführung des Vollbahnprojektes Donauwörth-Treuchtlingen in Angriff nehmen zu wollen und diesem Projekte förderlichste Berücksichtigung zu theil werden zu lassen; namentlich vorerst eine beschleunigte Ueberarbeitung desselben herbeizuführen. Die Linie ist, wie längst anerkannt, eine der allerwichtigsten Hauptlinien von internationaler Bedeutung, nicht minder für den Kreis von höchster Bedeutung, für einen grossen Theil desselben ihre Ausführung geradezu eine Lebensfrage, wie sie sich namentlich auch als kürzeste Verbindung zwischen den beiden bayerischen Industriecentren Augsburg und Nürnberg darstellt. Die Linie bildet ein nicht länger mehr zu entbehrendes Glied im bayerischen Eisenbahnnetze, bestimmt, eine klaffende Lücke in demselben zu beseitigen, und ist geeignet, den Verkehrsinteressen des Kreises in ganz hervorragendem Grade zu dienen." Der Ausschuss schlägt vor, es sei an die Staatsregierung die Bitte zu richten, die im Verkehrsinteresse des Kreises dringend erforderliche Vollbahn Donauwörth-Treuchtlingen so bald als möglich auszuführen. Der Ausschussantrag wurde mit allen Stimmen gegen die der zwei Vertreter des Distrikts und der Stadt Nördlingen angenommen.

Die Bahn würde auch für den Reiseverkehr von Nord- und Mitteldeutschland nach Süddeutschland von Wichtigkeit sein, da sie den Weg nach Augsburg, dem Algäu und dem Bodensee erheblich abkürzt.

## Oesterreich-Ungarn.

— Am 25. Oktober d. J. wurde die 43,6 km lange Eisenbahnlinie **Chabówka-Zakopane** der österreichischen Staatsbahnen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Linie ist für den Turistenverkehr von ganz besonderer Bedeutung, da Zakopane der Ausgangspunkt zahlloser Ausflüge in die Tatra ist.

— Das ständige Tarifkomitee der Direktorenkonferenz der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen hat in seiner letzten Sitzung eine **Revision der Waarenklassifikation** beschlossen. Diese Maassregel erscheint deshalb nothwendig, weil sich infolge der zahlreichen, fallweise vorgenommenen Aenderungen, Neueinreihungen, Deklassifikationen u. dergl., mannigfache Verschiedenheiten, Widersprüche und Ungleichmässigkeiten ergeben haben, deren Beseitigung im Interesse des Verkehres angestrebt werden muss. Die Revision ist ein überaus umfassendes und zeitraubendes Werk und wird wohl einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen. Die Arbeit dürfte nach den einzelnen, ein geschlossenes Ganze bildenden Gruppen (zu Metallwaaren, Eisen und Eisenwaaren, Textilwaaren usw.) gegliedert werden. Darüber, ob die revidirte Klassifikation einer Gruppe sofort nach Durcharbeitung derselben zur Durchführung kommen oder erst der Abschluss des gesammten Werkes abgewartet werden wird, ist noch kein Beschluss gefasst.

— **Doppelgleisiger Ausbau der Südbahnlinie Kufstein-Ala.** Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde an die Regierung folgende Anfrage gestellt: „Das deutsche Südtirol leidet bereits seit einer Reihe von Jahren, insbesondere während der Zeit der Wein- und Obsternte, an den ungenügenden Verkehrseinrichtungen der Sudbahngesellschaft.

Die Wein- und Obsternte vollzieht sich von Mitte September bis Ende Oktober, und während dieser Zeit müssen diese werthvollen Produkte der Landwirthschaft rasch zur Verladung ge-

langen und mit der grössten Beschleunigung nach dem Bestimmungsorte befördert werden, um nicht dem Verderben zu unterliegen und nicht gänzlich an Werth einzubüssen.

Gleichzeitig mit dem Güterandrange zur Herbstzeit wächst von Jahr zu Jahr der Fremdenverkehr, der im Interesse der Volkswirthschaft keine wie immer geartete Einschränkung erfahren darf.

Die regelmässige Abwickelung sowohl des Güter- als Personenverkehres erfordert unbedingt die durchgängige Legung des zweiten Gleises auf der Brennerlinie (Kufstein-Ala), sowie die zweckentsprechende Ausgestaltung der Stationen, damit der Transport der werthvollen Landesprodukte Südtirols während der Erntezeit sich ohne Störung vollziehen kann und auch das Reisen nicht mit Gefahr verbunden ist.

Es wird daher an den Eisenbahnminister die Anfrage gestellt, ob er geneigt sei, mit allem Nachdruck auf den beschleunigten Ausbau des zweiten Gleises auf der Brennerlinie (Kufstein-Ala), sowie auf die aus verkehrstechnischen Rücksichten erforderlichen Ausgestaltungen der Stationen der genannten Strecke hinzuwirken?“

— **Die Verlängerung der Lokalbahn Asch-Rossbach** nach Adorf zum Anschlusse an das sächsische Eisenbahnnetz ist gesetzlich sichergestellt und auch die Anschlussfrage durch den österreichisch-sächsischen Staatsvertrag geregelt. Die Ausführung dieser Fortsetzungslinie ist beschlossen. Es steht derzeit nur noch die Frage der Einmündung der Fortsetzungsstrecke in Adorf offen, weil diese Station seitens der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung einer umfassenden Umgestaltung unterzogen wird. Sobald diese Frage gelöst ist, wird wohl die Konzessionsertheilung und die Inangriffnahme des Baues keine weitere Verzögerung erleiden.

— Auf der **Lokalbahn Monfalcone-Cervignano** (der Friauler Eisenbahngesellschaft gehörig und im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen) ist am 15. d. Mts. an Stelle des bisherigen Nebenbahnbetriebes der Vollbahnbetrieb mit Schnellzugverkehr zur Einführung gelangt.

— **Die Schienenbestellung der Nordwestbahn.** Wie bereits gemeldet (vergl. Nr. 86 d. Ztg.), hat die Verwaltung der Nordwestbahn ihren Schienenbedarf für das Jahr 1900 bei der Hernadthaler Gesellschaft gedeckt. Die Schienenbestellung der Nordwestbahn bei der genannten Gesellschaft erfolgte, wie das „Oesterr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mittheilt, keineswegs mit Umgehung des Eisenkartells. Vielmehr trat die Nordwestbahn auch diesmal an die Prager Eisenindustriegesellschaft mit der Einladung heran, ihr ein Preisangebot für den Schienenbedarf für das Jahr 1900 zu stellen. Die Prager Gesellschaft verlangte 97 fl. für die Tonne, wobei aber die Nordwestbahn sich verpflichten sollte, die Schienen für die nächsten fünf Jahre zu den gleichen Preisen vom Kartell zu beziehen. Als die Nordwestbahn dies als unannehmbar erklärte und die Prager Gesellschaft aufforderte, ihr das Preisangebot lediglich für das Jahr 1900 zu stellen, begehrte das Kartell einen wesentlich höheren Preis. Als die Nordwestbahn schliesslich im Hinblicke auf die langjährigen Beziehungen sich bereit erklärte, den Preis von 97 fl. für die nächsten zwei Jahre anzunehmen, verlangte die Prager Gesellschaft die Bindung der Nordwestbahn für die nächsten vier Jahre zum Preise von 97 fl. Da erst wendete sich die Nordwestbahn an die Hernadthaler Gesellschaft, welche den Preis von 94 fl. 50 kr. für das Jahr 1900 stellte und sich verpflichtete, die Transportkosten selbst zu tragen; überdies aber räumte sie der Nordwestbahn das Recht ein, den Schienenbedarf für die nächsten Jahre zu demselben Preise von ihr zu beziehen, ohne jedoch hierzu verpflichtet zu sein, so dass also der Nordwestbahn wohl der günstige Preis zugesichert ist und sie doch in ihren Entschliessungen freie Hand besitzt.

— **Die 3 % Prioritäten der Südbahn und die Steuerleistungen.** Bekanntlich tauchte seinerzeit seitens eines Aktionskomitees von deutschen Südbahnaktionären der Vorschlag auf, zum Zwecke der Verbesserung der Lage der Aktionäre, die infolge der neuen österreichischen Steuergesetze eingetretene höhere Steuerleistung zum Theile auf die Besitzer der 3 % Obligationen zu überwälzen. Ueber diese Frage liess das Komitee von einem Wiener Anwalt ein ausführliches Rechtsgutachten ausarbeiten. Dieses Gutachten geht im wesentlichen dahin, dass es nicht ausgeschlossen wäre, den Obligationsinhabern einen weiteren als den bisherigen Zinsenabzug von jährlich 2 Frcs. aufzuerlegen. Es verlangt die volle Ueberwälzung der Auslagen für die französische Côte auf die Prioritätenbesitzer und die Hinausschiebung der Tilgung der Obligationen bis 1968. Andererseits haben auf Veranlassung der Südbahngesellschaft zwei Wiener Anwälte ein Gutachten über dieselbe Frage abgegeben. Die Frage wird in dem gemeinsamen Gutachten der beiden Anwälte entschieden verneint. Es sei nach dem Gutachten nicht daran zu denken, dass ein Kurator und das Gericht eine weitere Schmälerung der Rechte der Prioritätenbesitzer, sei es durch einen grösseren Abzug an den Zinsen, sei es durch eine Verlängerung der Tilgungsdauer, sei es durch freihändigen Rückkauf statt der Verloosung bei der Tilgung genehmigen wird. Da jede rechtliche Handhabe zur Schmälerung der Rechte der Prioritätenbesitzer fehlt, so müsste diesen für jedes weitere Zugeständniss eine Entschädigung geboten werden, welche die Aktionäre belasten würde.

Wir behalten uns vor, auf den Inhalt dieser interessanten Rechtsgutachten des näheren zurückzukommen.

— **Prioritätenverloosungen der Buschtêhrader Bahn.** Die Verwaltung der Bahn sah sich veranlasst, bei der Verloosung ihrer 5 % Silberprioritäten denselben Vorgang zu beobachten, wie die Prag-Duxer Bahn, nämlich nur noch auf die im Umlauf befindlichen Stücke und keineswegs auf deren ursprüngliche Gesammtzahl Rücksicht zu nehmen. Diese neue Verloosungsart wurde bei der letzten Verloosung am 1. Juli d. J. eingeführt. Die Buschtêhrader Bahn hat im Jahre 1896 ihre 5 % Silberprioritäten einer freiwilligen Konversion unterzogen. Von den damals im Umlaufe befindlichen 182 300 Stück im Betrage von 27 340 000 fl. wurden 162 839 Stück im Betrage von 24 420 000 fl. durch Umtausch gegen 4 % Kronenprioritäten konvertirt. Der Restbetrag von 2 920 000 fl. sollte nun im Wege der Verloosungen eingezogen werden. Die erste Verloosung nach der Konversion erfolgte im Jahre 1896, und es wurden damals im ganzen nur 454 Stück Obligationen im Betrage von 68 100 fl. thatsächlich verloost, während der Tilgungsbetrag mehr als 500 000 fl. betragen hatte. Im Jahre 1897 bezifferte sich die Verloosung mit 298 Stück = 44 700 fl., im Jahre 1898 mit 344 Stück = 51 600 fl. Bei diesen drei Verloosungen wurden alle Stücke, somit auch die konvertirten, berücksichtigt, und deshalb sind die thatsächlichen Tilgungen so gering ausgefallen. Bei der am 1. Juli d. J. erfolgten Verloosung gelangte nun der erwähnte Vorgang nach dem Vorbilde der Prag-Duxer Bahn zur Anwendung, so dass die Verloosung den im Tilgungsplane vorgesehenen vollen Betrag, d. i. etwa 580 000 fl., umfasste. Ein Prioritätenbesitzer aus Wien hat diesen neuen Verloosungsvorgang trotz der Entscheidung aller drei Instanzen in der gleichen Sache der Prag-Duxer Bahn angefochten. Er wendete sich mit einer Eingabe an das Handelsgericht in Prag und bat um Ernennung eines Kurators zur Wahrung der Rechte der Besitzer der 5 % Silberprioritäten. Das Handelsgericht hat jedoch diesem Ansuchen keine Folge gegeben. In dem abweisenden Bescheide heisst es u. a., dass durch den neubeobachteten Verloosungsvorgang die Rechte der Prioritätengläubiger nicht gefährdet und die im § 1 des Kuratorengesetzes bezeichneten Voraussetzungen für die Kuratelbestellung nicht vorhanden seien. Der von dem erwähnten Wiener Prioritätenbesitzer gegen die erstinstanzliche Entscheidung eingebrachte Rekurs wurde vom Oberlandesgerichte in Prag verworfen. In der vor einigen Tagen herabgelangten Entscheidung des Obergerichts wird darauf hingewiesen, dass in dem Vorgange der Buschtêhrader Bahn eine Gefährdung der Rechte der Besitzer der zu verloosenden Obligationen in keinem Falle erblickt werden könne. Durch die Konversion sei eine Herabminderung der im Umlaufe befindlichen Prioritätsobligationen auf eine ganz geringere Anzahl bewirkt worden und dadurch musste der ursprüngliche Tilgungsplan beeinflusst werden, weil die konvertirten Obligationen aus dem Verkehre gezogen sind und es daher selbstverständlich ist, dass dieselben nicht verloost werden können. Demnach könne in der Aenderung der bisherigen Verloosungsart ein vertragswidriger Vorgang seitens der Buschtêhrader Bahn nicht erblickt werden, zumal diese Art der Verloosung nur eine nothwendige Folge der durchgeführten Konversion und der durch die Gläubiger selbst bewirkten Herabminderung der Zahl der zu verloosenden Prioritäten ist. Insolange daher die Buschtêhrader Bahn die in dem Tilgungsplane bestimmte Anzahl der noch im Umlaufe befindlichen Prioritäten verloost und über diese Grenze nicht hinausgeht, könne von einer Gefährdung der Rechte der Besitzer der noch vorhandenen Obligationen keine Rede sein. Nach dieser Entscheidung der Gerichtshöfe wird die Verloosung der 5 % Prioritäten, deren Umlauf heute nur noch rund 2 200 000 fl. betragen dürfte, in etwa vier Jahren beendigt sein, während sonst die Verloosungen bis zum Jahre 1922 bezw. 1924 gedauert hätten.

— **Deklassifizirung von Calciumcarbid und Kaliumchloral.** Das Calciumcarbid, welches nicht nur zur Acetylenbereitung, sondern auch in der metallurgischen Industrie immer weitgehendere Verwendung findet, wird insbesondere in Bosnien (Jajce) in grösserem Umfang erzeugt. Da der Absatz des bosnischen Calciumcarbids bisher unter dem ausländischen Wettbewerb gelitten hat, so wurde auf Anregung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahnen die Frage der Deklassifizirung des Calciumcarbids im Tarifkomitee der österreichisch-ungarischen Staatsbahnen verhandelt.

Es wurde beschlossen, Calciumcarbird aus der Klasse I auszuscheiden und als Stückgut in Klasse II, bei Aufgabe in Wagenladungen in die Klasse A zu versetzen. Gleichzeitig wurde Kaliumchloral (chlorsaures Kali) in Klasse II zurückversetzt. Die Durchführung dieser Maassnahme ist bereits und zwar vorerst mittelst einer gemeinsamen Kundmachung der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen veranlasst worden.

— Die **Verkehrseinnahmen der ungarischen Bahnen** stellten sich im Monat September d. J. im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

| Hauptbahnen | im September | |
|---|---|---|
| | 1899 | gegen 1898 |
| | fl. | fl. |
| Ungarische Staatsbahnen . . . . . | 9 182 000 | — 4 440 |
| Südbahn (ungarische Linien) . . . . | 700 689 | + 4 272 |
| Raab-Oedenburg-Ebenfurter E. . . . | 74 708 | — 6 788 |
| Kaschau-Oderberger E. (ungar. Linie) | 518 164 | + 1 962 |
| Mohács-Fünfkirchener E. . . . . . | 48 083 | — 8 453 |
| Fünfkirchen-Bárcser E. . . . . . . | 43 400 | — 623 |
| Hauptbahnen zusammen | 10 567 044 | — 14 070 |
| Lokalbahnen „ | 1 676 030 | + 198 981 |
| insgesammt | 12 243 074 | + 184 911 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug im Monat September 9 170,9 (9 166,8) km und diejenige der Lokalbahnen 7 849,1 (7 022,3) km, zusammen somit 17 020,0 (16 189,1) km, stellte sich mithin gegen das Vorjahr um 810,9 km höher.

Seit Jahresbeginn beträgt die Einnahme sämmtlicher ungarischer Eisenbahnen 90 454 944 (+ 3 214 494) fl. Von der Mehreinnahme entfallen auf die Hauptbahnen 2 247 604 fl. (bei einem Längenzuwachs von 4,1 km), auf die Lokalbahnen 966 890 fl. (bei einem Längenzuwachs von 826,8 km).

— **Tarifbegünstigung für ungarische Kohlenbrikets.** Seit kurzer Zeit werden in Budapest nächst der Station Kelenföld aus ungarischer und österreichischer Kohle unter Beimischung anderer Materialien Brikets erzeugt, welche vermöge ihrer sehr hohen Heizkraft den Bezug der hochwerthigen österreichischen und preussisch-schlesischen Kohle ersetzen sollen. Mit Rücksicht darauf, dass zur Bereitung der Brikets hauptsächlich ungarische Kohle verwendet wird, hat der ungarische Handelsminister behufs Unterstützung dieser neuen Industrie die ungarischen Staatsbahnen angewiesen, die Brikets zu den Sätzen des Ausnahmetarifs I zu befördern.

— **Rückzahlung zuviel erhobener Frachtbeträge seitens der Bahnen.** Mehrere ungarische Handels- und Gewerbekammern hatten darüber Beschwerde geführt, dass die Eisenbahnen im Falle unrichtiger Berechnung der Frachtgebühren einseitig, nur bei der Eintreibung der gezahlten Minderbeträge dem Betriebsreglement entsprechend vorgehen, während hinsichtlich der Ueberzahlungen die Verfügung des Betriebsreglements ausser Acht gelassen wird, wonach die Parteien von den Ueberzahlungen auf Kosten der Eisenbahnen mit besonderem Schreiben zu verständigen sind, und dass nur das Namensverzeichniss der Anspruchsberechtigten von Zeit zu Zeit bei den Schaltern der Frachtenkassen ausgehängt wird, wobei die Parteien nur nach zeitraubenden Nachforschungen und Reklamationen in den Besitz der von ihnen irrthümlicherweise eingehobenen Mehrbeträge gelangen können. Diesbezüglich theilte der ungarische Handelsminister den Handels- und Gewerbekammern diejenigen Kontrolmaassregeln mit, welche bei der Ueberprüfung der Frachtgebührenberechnungen beachtet werden und bei welchen gegenüber den Interessen des Publikums keinerlei Vorsätzlichkeit wahrgenommen werden kann. Weiter gibt der Minister auch diejenigen Bestimmungen bekannt, welche diesbezüglich schon seit langem in Kraft stehen und welche die Interessen der Parteien in vollem Maasse berücksichtigen und hinsichtlich deren genauer Ausführung der Minister Sorge tragen wird. Es bestehe somit kein Mangel an entsprechenden Weisungen und könnte der Minister nur dann einschreiten, wenn durch Anführung bestimmter Daten der Beweis erbracht würde, dass die Durchführung der bestehenden Vorschriften unbegründeterweise unterlassen wurde. Der Minister hat jedoch schon jetzt die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angewiesen, dass die Centralkontrolstelle die von ihr festgestellten Mehrgebühren in Hinkunft allmonatlich nicht nur einmal, sondern dreimal ausweist und dass die diesbezüglichen Ausweise dementsprechend den Stationen behufs Verständigung der Parteien und Auszahlung der Mehrbeträge zugesendet werden. Ferner hat der Minister noch angeordnet, dass in Hinkunft nicht nur die 50 Kr., sondern schon die 10 Kr. überschreitenden Mehrgebühren den Anspruchsberechtigten bekannt zu geben sind; gleichzeitig wurde die Direktion der ungarischen Staatsbahnen seitens des Ministers aufgefordert, dahin zu wirken, dass diese Verfügungen auch bei den übrigen ungarischen Eisenbahnen eingeführt werden. Hinsichtlich der Vereinfachung des Rückerstattungsverfahrens und der Flüssigmachung der Mehrgebühren sind schon seit mehreren Jahren die gesammten Stationen bei den ungarischen Staatsbahnen bevollmächtigt, derartige Ansprüche im eigenen Wirkungskreise zu verhandeln, und wenn die Mehrgebühr bei kleineren Stationen 10 fl., bei grösseren jedoch 25—100 fl. nicht überschreitet, dieselbe sogleich flüssig zu machen. Diese Verfügung scheint im Laufe der Jahre in Vergessenheit gerathen zu sein, weshalb denn auch der Minister aus diesem Anlasse die Direktion der ungarischen Staatsbahnen angewiesen hat, das Publikum nach dieser Richtung hin aufzuklären. Schliesslich hat der Handelsminister die entsprechenden Verfügungen getroffen, damit die Berechnung der Frachtgebühren mit grösster Genauigkeit vorgenommen und hierdurch die Zahl der Gebührenreklamationen vermindert werden.

## Vereinsausland.

— In der Sitzung des dänischen Folkethings vom 17. November brachte der Minister des Innern de Bardenfleth eine Vorlage ein, betreffend die **Einrichtung einer Dampffährverbindung zwischen Gjedser und Warnemünde**, die im wesentlichen mit der im vorigen Jahre vorgelegten, aber nicht fertig berathenen Vorlage übereinstimmt.

— **Der Wagenmangel auf den belgischen Eisenbahnen** macht sich, wie wir der „B. B.-Z." entnehmen, sowohl im Verkehrs- als im Erwerbsleben des Landes von Tag zu Tag empfindlicher fühlbar. Zahlreiche Fabriken können nur einen beschränkten Betrieb durchführen, andere müssen ganz und gar feiern — kurz es herrscht ein Zustand, wie er in den Annalen des belgischen Eisenbahnwesens einfach unerhört ist. Wenn zugegeben werden muss, dass der Bedarf an rollendem Material, infolge des Aufschwunges der Industrie, ein stärkerer ist als je zuvor, so kann er doch keineswegs ein unvorhergesehener genannt werden, sondern ergibt sich mit Nothwendigkeit als Folge einer schon seit längerer Zeit anhaltenden aufsteigenden Entwickelung. Aber die Eisenbahnverwaltung konnte sich nicht entschliessen, von ihrem seit Jahren befolgten Sparsystem abzugehen; jetzt zeigt es sich, dass fast alle Eisenbahndienstzweige unfähig sind, den an sie herantretenden Anforderungen zu genügen. Es gilt dies vornehmlich sowohl von den Bahnhöfen, die noch fast alle in demselben Zustande sind, wie sie vor 30, 40 und selbst 50 Jahren erbaut wurden, als vom Lokomotiven- und Wagenpark, für dessen zeitgemässe Vermehrung nur gänzlich Unzulängliches geschah. Gerade auf den wichtigsten Kreuzungspunkten, Brüssel an der Spitze, staut und stockt der Verkehr, weil für deren Erweiterung durch Um- und Neubauten so gut wie nichts gethan wurde. Die neuverstaatlichten Linien sind in Bezug auf ihr rollendes Material noch übler daran, als die alten Staatsbahnen, so dass hier die älteren Linien mit ihren ohnehin ungenügenden Beständen aushelfen müssen. Die neu erworbene Linie Lüttich-Mastricht, welche vordem niederländisches Staatseigenthum war, besitzt sogar nicht einen Wagen und auch keine Maschine, da bei ihrem Eigenthumsübergange alles rollende Material von der niederländischen Regierung zurückbehalten wurde. Um wenigstens in etwas Abhilfe zu schaffen, ist die Sonntagsruhe im Güterverkehr bis auf weiteres aufgehoben worden.

— Wie aus Brüssel berichtet wird, hat sich am 17. d. Mts. ein **Eisenbahnunfall auf dem Bahnhof Schaerbeek** bei Brüssel (belgische Staatsbahn) dadurch ereignet, dass infolge falscher Weichenstellung ein von Laeken kommender Güterzug in einen nach Antwerpen fahrenden Personenzug fuhr. Ein Reisender wurde schwer, ungefähr 20 Personen wurden leicht verletzt. Beide Züge fuhren mit geringer Geschwindigkeit, wodurch das Unglück weniger ernst geworden ist. Der Materialschaden soll bedeutend sein.

— Eine eigenthümliche Vereinigung **in Frankreich** haben nach dem „Hamb. Corr." die Landwirthe und Viehzüchter des Le Perche Gaues (die jetzigen Departements Orne, Eure et Loir, Sarthe und Loir et Cher) **zur Vertheidigung** gegen die **Uebergriffe der Westbahn** gegründet.

Diese Maassnahme war durch folgende Vorfälle veranlasst: Im Januar 1898 brach aus einer eingezäunten Weide an der Bahnlinie Paris-Brest, in der Nähe von La Ferté-Bernard, ein Ochse aus, zerstörte die Einzäunung des Bahndammes, lief auf den Gleisen entlang und stiess mit einem Güterzuge zusammen,

der — entgleiste. Hierbei wurde der Zugführer getödtet. Der Eigenthümer des Ochsen, der Viehzüchter Perriot, verlor auf diese Weise nicht nur eine beträchtliche Summe, die das Thier werth war, sondern wurde obendrein von der Westbahn verklagt, ja, sollte sogar wegen fahrlässiger Tödtung eines Menschen verfolgt werden. Ueberdies diktirte ihm der Präfekturrath des Sarthedepartements eine Strafe von 16 Frcs., gemäss einer „königlichen Verordnung aus dem Jahre 1759," weil er die Einfriedigung seines Feldes nicht instand gehalten hatte. Das Gericht von Nogent le Rotrou erklärte, dass die Einzäunungen der Eisenbahn nur abgrenzend, und nicht zum Schutze da seien und von den Anwohnern instand gehalten werden müssten, die für ihr Vieh verantwortlich wären. Demzufolge wurde Perriot zu 6 948,65 Frcs. verurtheilt als Ersatz für die Beschädigungen an Rollmaterial und Gleisen. Die eingelegte Berufung ist noch nicht entschieden. Mittlerweile hatte auch die Wittwe des verunglückten Bahnbeamten einen Prozess gegen Perriot angestrengt und verlangt 30 000 Frcs. Schadenersatz. Auch hierüber hat das Gericht noch kein Urtheil gefällt. Aber die Angelegenheit erregte die berechtigte Aufmerksamkeit der weitesten Kreise. Sie kam vor dem Departementsrath zur Sprache und war, wie erwähnt, der Anlass zur Bildung des Syndikats der Landwirthe. Finanzminister Caillaux, der Deputirter des Sarthedepartements ist, hat versprochen, auch die Regierung für den seltsamen Fall zu interessiren.

Uns scheint die Verurtheilung des Landwirthes keineswegs so seltsam. Wer auf seinem Grundstück Vieh frei umherlaufen lässt, muss für ordnungsmässige Einfriedigung sorgen und den infolge ihrer Magelhaftigkeit entstehenden Schaden ersetzen.

— Das schweizer Bundesgericht hat die beiden **Rekurse der Nordostbahn** gegen die Bundesrathsbeschlüsse, betreffend die theilweise Abänderung ihrer Baurechnungen für 1896 und 1897 wegen zu hohen Ansatzes der Bauzinsen im Vergleich zu den wirklich verausgabten Zinsen einstimmig als unbegründet abgewiesen. Das Bundesgericht hat ferner die **Rekurse der Gotthardbahn** gegen die Bundesrathsbeschlüsse, betreffend die provisorische Festsetzung der Einlagen in den Erneuerungsfonds für 1896 bis 1898, als gegenstandslos abgewiesen, nachdem in der Zwischenzeit vom Bundesrath die betreffenden Beträge in ganz unwesentlicher Abweichung von den früher angenommenen auf 1 145 000 Frcs. pro Jahr festgesetzt worden sind, wogegen die Gotthardbahn ihrerseits Rekurs ergriffen hatte. Das Gleiche wurde beschlossen bezüglich des Rekurses der Nordostbahn, betreffend die provisorische Berechnung der für 1896 zu machenden Einlage in den Erneuerungsfonds. („B. B.-Z.")

— Im **Streik am Simplontunnel** hatten die Arbeiter den Vergleich mit der Unternehmung zunächst zurückgewiesen, obwohl die Arbeiterführer selbst dessen Annahme befürworteten. Die angesehensten schweizer Blätter, wie „Berner Bund", „Neue Zürcher Ztg." usw. erkennen das Entgegenkommen der Unternehmerfirma an. Aber es ist charakteristisch, wie in diesem Falle von Anfang an und dauernd eine Terrorisirung der Arbeitswilligen stattfand und wie politische Umstürzler, hier besonders der italienische Abgeordnete Morgari, die Arbeiterbewegung für ihre zerstörerischen Zwecke lenkten und ausbeuteten. Gerade vor der Verhandlung des Arbeitswilligengesetzes im deutschen Reichstag sind diese Vorkommnisse im Kanton Wallis lehrreich.

So schreibt der „Bund" u. a.:

„Von den Arbeitern erschienen einzelne Trupps um 6 Uhr zur Wiederaufnahme der Arbeit. Schon waren aber auch, ehe Militär zur Stelle war, Streikwachen herbeigeeilt und verhinderten die Arbeitsaufnahme. Als Truppen anrückten, war es zu spät. Eine lebhafte Szene spielte sich beim grossen Kosthause der Hauptunternehmung ab. Als zur Arbeit gehende Arbeiter am Hause vorbeikamen, öffneten sich die Fenster des Kosthauses und eine Anzahl Insassen riefen den Leuten Schnödigkeiten zu und versuchten sie von der Arbeit abzuhalten. Infolge dessen wurde sofort das ganze Kosthaus durchforscht, und heute Morgen alle Insassen ausbezahlt und aus dem Hause ausgewiesen. Das Militär besetzte die Räume. . . . Die Führer werden die Geister, die sie gerufen, nicht mehr los. Das Fähnlein der Gewaltthätigen hat die Genossen terrorisirt und setzt nun auch den Rathschlägen der Führer Widerstand entgegen."

Der italienische Urnenstürzer Morgari schloss dieselbe Versammlung, in welcher er zur Ruhe mahnte, mit einem Hoch auf die soziale Revolution!

Am 16. d. Mts. wurde eine Proklamation der Unternehmung erlassen, welche besagt, dass die Stellen für die Arbeiter, welche bis Montag Abend die Arbeit aufnehmen wollen, offen bleiben und dass die streikenden Arbeiter zu den in der Versammlung vom 15. d. Mts. mitgetheilten Bedingungen wieder eintreten können.

Nach einer Meldung aus Brieg vom 19. d. Mts. ist in einer Generalversammlung der ausständigen Arbeiter am Simplontunnel beschlossen worden, nachdem die Unternehmer einige Zugeständnisse gemacht haben, am Montag die Arbeit wieder aufzunehmen. Der Streik ist somit wohl beendet.

— Infolge der **Ueberfüllung der Bahnhöfe in Genua** gibt die Direktion **der Mittelmeerbahn** bekannt, dass sie vom 18. bis 22. d. Mts. Frachtgutsendungen nach sämmtlichen Stationen zwischen Pisa und Genua und für diesen Hafen nicht annehmen könne. („Voss. Ztg.")

— **Centralstelle für den Sanitätsdienst auf den russischen Bahnen.** Das russische Ministerium der Verkehrsanstalten hat in der letzten Zeit wiederholt dem Sanitätsdienste auf den Bahnen seine Aufmerksamkeit zugewandt. Neuerdings wird mitgetheilt, dass beschlossen worden sei, im Ministerium eine Centralstelle zu schaffen, von der aus das gesammte Sanitätswesen auf den Eisenbahnen möglichst einheitlich geleitet werden soll.

Der Anfang ist damit gemacht worden, dass man beschlossen hat, an den Kreuzungsstationen der Eisenbahnen Krankenhäuser zu errichten. In gesonderten Gebäuden werden sich die Krankenzimmer, die Apotheke und die Verwaltungsräume befinden. Ausserdem werden auch Entbindungsasyle mit nicht weniger als je zwei Betten bei diesen Hospitälern eingerichtet werden.

Ferner ist bestimmt worden, dass die Bahnärzte in Zwischenräumen von je fünf Jahren auf einer Universität einen Kursus durchzumachen haben, um sich mit den Fortschritten auf medizinischem Gebiete bekannt zu machen. Das sind für russische Verhältnisse zweifellos alles durchaus praktische Maassregeln, es wäre nur zu wünschen, dass sich die betreffenden Aerzte mit der durchaus nothwendigen Gewissenhaftigkeit und Energie der Sache annehmen, damit die wohlwollenden Absichten des Ministeriums auch wirklich zur Geltung kommen können.

— **Centralbahnhof für Warschau.** Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die sich auch weit über das zunächst davon betroffene Warschau hinaus bemerkbar machen wird, ist die Anlage eines Centralbahnhofes daselbst. Die gegenwärtige Lage der verschiedenen Bahnhöfe in Warschau war denkbar unbequem und veranlasste einen grossen Theil der Reisenden von einem Bahnhofe zum anderen mittelst Fuhrwerks den Weg zurückzulegen. Diesen allmählich unhaltbar gewordenen Zuständen soll nunmehr Abhilfe geschaffen werden, indem für Warschau ein zeitgemässer Centralbahnhof erbaut werden soll, dessen Pläne bereits vom Ministerium der Verkehrsanstalten genehmigt worden sind. Unter den vielen Plänen, die bezüglich der Wahl des Platzes vorlagen, wurde derjenige, der den heutigen Bahnhofsplatz der Warschau-Wiener Bahn im Auge hat, angenommen. Die Verbindung mit den breitspurigen Eisenbahnen auf dem rechten Weichselufer wird vermittelst eines Tunnels, der unter der Jerosolimska Aleja geführt wird und einer über die Weichsel neu zu erbauenden Brücke bewerkstelligt werden. Von den zu diesem Zwecke erforderlichen Kosten entfallen auf die Warschau-Wiener Eisenbahn 6 000 000 Rubel, auf die Weichselbahnen 3 000 000 R. und auf die Petersburg-Warschauer Bahn 1 000 000 R. Die Vorbereitungsarbeiten werden schon im künftigen Jahre in Angriff genommen werden und das Budget der Weichselbahnen, deren Verwaltung die Leitung dieser Arbeiten übertragen ist, mit 50 000 R. belasten. Zur Beaufsichtigung des Baues des Centralbahnhofes ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten ein besonderer Ausschuss eingesetzt worden.

Der Tunnel und die Weichselbrücke werden doppelgleisig. Die Baukosten der Brücke sind mit 4 000 000 R. veranschlagt.

— **Die russisch-chinesische Ostbahn,** mit deren Bau bekanntlich am 16. August 1897 begonnen wurde, kann, wie gegenwärtig die Residenzblätter zu berichten wissen, wenn es mit den Arbeiten so schnell wie gegenwärtig vorwärts geht, bis zum Jahre 1901 bis Port Arthur fertiggestellt werden. In demselben Jahre gedenkt man auf der Bahn einen zeitweiligen Verkehr zu eröffnen und im folgenden Jahre wäre die ganze Linie für den regelmässigen Betrieb zur Verfügung zu stellen. Die von der russisch-chinesischen Bank mit der chinesischen Regierung vereinbarten Bedingungen gehen dahin, dass die chinesische Regierung die Bahn nach 36 Jahren seit ihrer Verkehrseröffnung auskaufen kann, indem sie die Baukosten der Bahn nebst Zinsen bezahlt, anderenfalls kann sie die Bahn unentgeltlich in Besitz nehmen, nachdem dieselbe von Seiten Russlands 30 Jahre betrieben worden ist. Die Bahn wird aus einer Hauptbahn, die an der Transbaikalgrenze beginnt, die Mandshurei durchschneidet und zum Ussurigebiete auslauft, und aus einer Zweiglinie nach Port Arthur und Dalni, die von der Hauptbahn bei ihrer Durchschneidung des Flusses Sungari bei Charbin beginnt, bestehen. Die Länge der Hauptbahn wird auf 1 440 Werst (= 1 536 km), die der süd-mandshurischen Zweigbahn, wie die nach Port Arthur

und Dalni gehende Linie amtlich benannt wird, auf 980 Werst (= 1 046 km) berechnet, wonach die ganze Länge der Bahn 2 420 Werst (= 2 582 km) ergibt. Alles zum Bahnbaue nöthige Material wird in Russland verfertigt und mit Dampfern der Freiwilligen Flotte nach dem fernen Osten geschafft. Das für die Hauptbahn bestimmte Material wird in Wladiwostok entladen, von wo es mit der Eisenbahn nach Chabarowsk oder bis zu der Station Iman und von dort weiter mit den Dampfern der Eisenbahngesellschaft auf dem Sungariflusse bis Charbin transportirt wird. Das Material für die süd-mandshurische Linie wird in Port Arthur ausgeladen. Zu Transportzwecken auf den Wasserwegen hat die Bahnbauverwaltung sich 26 Dampfer und 40 eiserne Lastboote, deren jedes 25 000 Pud (= 408,5 t) Fracht aufnehmen kann, angeschafft. Bis zum 1. September d. J. waren auf der Eisenbahn Schienen auf 600 Werst (= 640 km) vorgestreckt; bei den Arbeiten sind 50 Lokomotiven und 1 000 Wagen zum Transporte in Verwendung.

Gerade in diesem Augenblicke, wo in politischen Kreisen von der Möglichkeit bevorstehender Reibungen zwischen Japan und Russland die Rede ist, die angeblich einen ernsteren Charakter anzunehmen drohen, sind die vorbesprochenen Verkehrsverhältnisse nicht ohne Interesse; denn die sibirische Bahn — mag sie zur Zeit eine noch so geringe Leistungsfähigkeit haben — ist trotz alledem auch in militärischer Beziehung ein Faktor, der immerhin zu Gunsten von Russland in die Waage fällt. Bei einem Kriege mit Japan wäre die Einfuhr von Lebensmitteln und die Ergänzung des Kriegsbedarfes zur See vermuthlich unmöglich, es bliebe somit nur der Landweg übrig und dieser wird mit den theilweise vorhandenen Schienenwegen leichter überwunden werden, wodurch die Position am stillen Ozean stärker wird.

— Aus Dar-es-Salaam schreibt man der Münchener „Allg. Zeitung": Als im April d. J. das Deutsche Reich die Verwaltung der **Usambara-Eisenbahn** übernahm, waren die vorhandenen drei Lokomotiven in einem derartig schlechten Zustande, dass immer nur eine Maschine fahren konnte, während die anderen sich in Reparatur befanden und schliesslich musste die Maschine „Deutschland" vollständig ausser Dienst gestellt werden. Trotzdem wurde der Betrieb nie unterbrochen und regelmässig vier bis sechs Fahrten wöchentlich unternommen.

In den letzten sechs Monaten beförderte die Bahn 192 Weisse, 2 957 Farbige, 9 Stück Vieh, 16 000 kg Gepäck, 235 000 kg Stückgüter und 600 000 Wagenladungen von Tanga nach Muhesa. Zurück wurden 115 Weisse, 1 887 Farbige, 23 120 kg Gepäck, 18 Stück Vieh, 4 812 kg Stückgüter und 26 668 kg Wagenladungen befördert.

Für die Pieranlage im Hafen von Tanga wurde ein neues Projekt ausgearbeitet, durch welches erreicht werden soll, dass an dem auf eiserne Schraubenpfähle gestellten Pier die Reichspostdampfer direkt anlegen können. Das Projekt befindet sich gegenwärtig in Berlin zur Prüfung.

Im Juli d. J. begannen die Arbeiten für den Neubau der Bahnstrecke Muhesa-Korogwe, nachdem das für den Anfang nothwendige Personal im Juli eingetroffen war. Die seit vorigem Jahr vollständig unkenntlich gewordene Bahntrasse wurde von neuem festgelegt und mit Richtungs- und Höhenpflöcken versehen. Am 12. Juli wurde bei Muhesa der erste Spatenstich gethan, und zur Zeit sind 30 km der Linie in Arbeit, während der Rest bis Korogwe in Angriff genommen wird.

Bei den Erdarbeiten sind zur Zeit 400 bis 450 schwarze Arbeiter beschäftigt. Dieselben waren im Juli leicht zu bekommen, weil in diesem Monat die Ernten noch nicht reif waren und das Innere unter den Folgen des vorhergegangenen Nahrungsmangels zu leiden hatte. Später, im August und September, als die Felder den Eingeborenen wieder genügend Lebensmittel gaben, desertirten die Arbeiter in Schaaren, bis zu 80 Mann auf einmal. Der Ersatz wurde schwer und musste von weither, von Pangani und Bagamoyo, geholt werden; immerhin konnte bis jetzt noch nicht über Arbeitermangel geklagt werden.

Um für die später ausgeführten Stationshochbauten und, wenn möglich, auch für die Brücken und gemauerten Durchlässe von dem theuren Bruchsteinmauerwerk absehen zu können, wurden Versuche mit Ziegelbrennen gemacht. Dieselben haben ein befriedigendes Resultat gegeben, so dass jetzt dicht an der Station Muhesa eine Ziegelei errichtet wird, in der monatlich 60 000 bis 90 000 Ziegelsteine gebrannt werden können.

— Nach der „Voss. Ztg." ist unter dem Namen **„Otawi-Minen- und Eisenbahngesellschaft"** eine Gesellschaft zur Ausbeutung der Kupfergruben und zur Herstellung einer Eisenbahn im nördlichen Theile von Deutsch-Südwestafrika zustande gekommen. Sie ist von der South West Africa Co. und der Berliner Diskontogesellschaft gebildet worden und hat den obigen Namen. Die Eisenbahn wird nun nach dem Vertrage mit der Chartered Gesellschaft über eine längere Linie nach Osten, nicht vom Süden, sondern von dem nördlich anschliessenden Gebiete im portugiesischen Mossamades aus nach Südwestafrika gebaut, wodurch ein bequemerer und kürzerer Zugang nach Otawi erreicht wird. Mit den Arbeiten wird in aller Kürze begonnen; schon Ende Januar oder Anfang Februar geht eine grössere Expedition nach Südwestafrika, die aus mehreren Abtheilungen besteht. Die Oberleitung über die gesammten Bergbau- und Eisenbahnarbeiten ist dem Dr. G. Hartmann übertragen, der durch seine Reisen und Forschungen in Deutsch-Südwestafrika schon bekannt ist.

Es scheint, dass dies die Gesellschaft ist, auf welche das neuerdings veröffentlichte in unserer Nr. 89 mitgetheilte Abkommen zwischen der deutschen und englischen Regierung abzielt.

---

## Rechtsprechung.

### I. Frachtrecht.

a) Inländisches.

1. Die Einigung des Versenders mit dem Speditör auf einen bestimmten Satz der Transportkosten macht nach dem geltenden Recht — Art. 348 des Handelsgesetzbuches — den Vertrag nicht zum Frachtgeschäft, wohl aber nach dem vom 1. Januar 1900 ab in Kraft tretenden neuen Handelsgesetzbuche § 413.

O.-L.-G. Hamburg 14. Nov. 1898 (Seuffert's Archiv Bd. 54 H. 2).

2. Der Fahrgast ist für eine unrichtige Durchlochung der Fahrkarte durch den Bahnbeamten nicht haftbar.

Bezirksger. f. Handelssachen Wien 19. Nov. 1898 (österr. Eis.-Verordn.-Bl. Bd. 12 Nr. 32).

3. Ein Vertrag, durch welchen sich eine Eisenbahn einem Absender gegenüber verpflichtet, seinen Transporten von einer Station aus bestimmte niedrige Frachtsätze einzuräumen, ist rechtsgültig, wenn er unter der Voraussetzung der ministeriellen Genehmigung abgeschlossen ist. Art. 422 H.-G.-B. § 7 Abs. 3 V.-O.

Reichsger. 19. Nov. 1898 (Jur. Wochenschrift 1898 S. 9).

b) Internationales.

4. Nachdem erwiesen ist, dass der Absender einer Sendung Fische alles gethan hat, um ein Stehenlassen des Fischwagens bei einer Uebergangsstation zu verhindern, insbesondere auch diese Station durch Drahtmittheilung auf die Folgen etwaiger Verzögerung aufmerksam gemacht hat, haftet die Bahn für das Zugrundegehen der Fische infolge des mehrstündigen Stehenlassens des Wagens.

Eisenbahn-Schiedsgericht Wien 7. Dez. 1898 (Eger, Eisenbahnrechtl. Entscheidungen und Abhdl. Bd. 15 H. 4).

5. Wo die Ausladung von Thieren Sache des Empfängers ist, haftet die Bahn selbst dann nicht für eine hierbei entstandene Beschädigung eines Thieres, wenn ihre Angestellten beim Ausladen behilflich waren.

Handelsgericht Louvain 13. Dez. 1898 (Ztschr. f. d. intern. Eis.-Transport Bd. 7 Nr. 3).

6. Ist erwiesen, auf welcher Bahn bei einem internationalen Transport ein Schaden an dem Gut entstanden ist, so haftet diese Bahn allein den anderen an dem Transporte betheiligten Bahnen gegenüber.

Centralamt f. d. intern. Eis.-Transport 23. Dez. 1898 (Ztschr. f. d. int. Eis.-Tr. Bd. 7 H. 1).

7. Wenn die Bahn einen Transport bis in die Behausung des Empfängers übernimmt, so wirkt bei Spezialtarifen die Haftbeschränkung nur auf den Transport auf der Eisenbahn, nicht auch auf denjenigen auf dem Landwege. Da die Bahn nicht bewiesen hat, dass die Beschädigung während des Bahntransports eingetreten, muss deren Eintritt bei der Landbeförderung angenommen und demgemäss mangels Zufalls, höherer Gewalt oder eigenthümlicher natürlicher Beschaffenheit des Gutes, welche die Haftung ausschliessen könnten, die Bahn den Schaden ersetzen.

Handelsger. d. Seine 12. Okt. 1898 (Ztschr. f. d. int. Eis.-Tr. Bd. 7 H. 3).

8. Das Beförderungsverlangen „zu den billigsten Tarifen" berechtigt die Bahn auch dann zur Anwendung der Spezialtarife, wenn dadurch im Einzelfalle infolge der Abrundung der zu beachtenden Gewichtsmengen die Gesammtfrachtsumme eine höhere als sonst ist.

Kassationshof Paris 13. Juni 1898 (Zeitschr. f. d. int. Eis.-Tr. Bd. 7 H. 3).

### II. Bürgerliches Recht.

9. Der Eisenbahnunternehmer haftet für denjenigen Schaden, der durch ungenügende oder fehlerhafte Durchlässe der Bahndämme verursacht wird. Er kann dagegen nicht einwenden, dass

er die in den Planfestsetzungsbeschlüssen festgesetzten Anordnungen der Regierung befolgt hat. § 14 d. preuss. Eis.-Ges. v. 3. Nov. 1838.

Reichsger. 2. Juli 1898 (Eger, Entscheidungssammlung Bd. 15 H. 4).

10. Der Eigenthümer mehrerer neben einander liegender Parzellen kann bei der Entschädigungsberechnung das ganze Gelände als einen einheitlichen, grossen Bauplatz in Betracht ziehen. Dafür, dass der hintere Theil dieses Grundstückes in den sogen. Feuerrayon fällt, ist ein besonderer Ersatz zu gewähren. § 8 d. preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874.

Reichsger. 8. Nov. 1898 (Jur. Wochenschr 1899 Nr. 1).

11. Wenn bei Enteignung eines grösseren Grundstückstheiles das Restgrundstück nicht mehr seiner bisherigen Bestimmung gemäss zweckmässig benutzt werden kann, so ist der dadurch verursachte Minderwerth zu ersetzen.

Reichsger. 23. Nov. 1898 (Jur. Wochenschr. 1899 Nr. 4).

12. In der Bestimmung der Regierung über die Pflicht zur Einrichtung von Anlagen liegt auch diejenige zu deren Unterhaltung. (§ 4 d. preuss. Eis.-Ges. v. 3. Nov. 1838.

Reichsger. 30. Nov. 1898 (Jur. Wochenschr. 1899 Nr. 4).

13. Der Wegebaupflichtige ist bei Unfall infolge schadhaften Zustandes des Weges nicht durch die Einrede entlastet, der Fahrende habe den schlechten Zustand gekannt und trotzdem nicht einmal eine hellleuchtende Laterne bei sich geführt.

Reichsger. 13. Dez. 1898 (Jur. Wochenschr. 1899 Nr. 11).

14. Die Genehmigung zur Einlegung von Schienen in eine öffentliche Strasse und zum Bahnbetriebe auf diesen ist Verleihung einer besonderen Nutzung an einem Gegenstande des öffentlichen Eigenthums. Es wird hiermit nicht Privateigenthum, sondern ein Theil der öffentlichen Gewalt ausgeübt, d. h. die Genehmigung ist ein Verwaltungsakt.

Entsch. d. königl. sächs. Ministeriums in der Ztschr. f. Kleinbahnen 1899 H. 9.

15. Die Eisenbahn ist für einen Unfall auf dem Bahnhofe nur verantwortlich, wenn derselbe entweder beim Betriebe der Eisenbahn erfolgt oder durch Vernachlässigung eines Polizeigesetzes verursacht ist. § 24 d. Eis-Ges. v. 3. Nov. 1838 ist als Polizeigesetz nicht anzusehen.

Reichsger. 6. Dez. 1898 (Jur. Wochenschr. 1899 Nr. 4).

16. Zahlt die Post bei mangelhafter Beachtung der Adresse an den unrichtigen Empfänger, so liegt darin ein Verschulden, für das sie nach § 6 Abs. 4 des Postgesetzes haftet.

Reichsger. 9. Mai 1898 (Seuffert's Archiv Bd. 54 H. 3).

17. Bewirkt eine neu errichtete oder wesentlich veränderte elektrische Anlage die Störung einer bereits bestehenden, so ist sie der letzteren gegenüber schutzpflichtig. § 12 d. Telegraphenges. Kleinbahnen im Sinne des Gesetzes vom 28. Juli 1892 unterliegen dem Konzessionszwange und ihre Genehmigungsbedingungen sind Zwangspflichten, deren Vernachlässigung sie ersatzpflichtig macht. Th. I Tit. 6 preuss. Allg. L.-R.

Reichsger. 26. Jan. 1899 (Eger, Entscheidungssammlung Bd. 15 H. 4).

18. In dem unvorsichtigen Zuschlagen der Wagenthüren durch den Schaffner liegt ein von der Bahn zu vertretendes Verschulden, das gemäss Art. 1382, 1384 code civil zu Schadensersatz berechtigt.

Reichsger. 20. Dez. 1898 (Zeitschr. f. franz. C.-R. Bd. 30 S. 297).

19. Die Erblindung eines Reisenden durch die Zugluft der Eisenbahn ist als Betriebsunfall nicht anzusehen, da es sich nicht um eine der besonderen Gefahren des Bahnbetriebes handelt. Der scharfe Luftzug ist auch beim Fahren mit Schiffen, Fuhrwerken usw. vorhanden; mag er auch bei der Bahn etwas stärker sein, so fehlt es doch an einer sicheren Grenze im Verhältniss zu den anderen Transportarten.

O.-L.-G. Celle 5. Okt. 1898 (Seuffert's Archiv Bd. 54 H. 2).

### III. Versicherungsrecht.

20. Die Ansprüche des Verletzten aus § 1 des Haftpflichtgesetzes, der nicht im Eisenbahnbetriebe selbst beschädigt ist, werden durch die Unfallversicherungsgesetze an sich nicht berührt und gehen auf die Berufsgenossenschaften über.

Reichsger. 29. Nov. 1898 (Jur. Wochenschr. 1899 Nr. 4).

21. Der uneheliche Sohn gehört nicht zu den Hinterbliebenen der §§ 6, 95 des Unfallversicherungsgesetzes, es bleiben ihm daher die Rechte aus § 3 des Haftpflichtgesetzes gewahrt.

Reichsger. 7. Febr. 1899 (Seuffert's Archiv. Bd. 54 H. 3).

22. Der Anspruch auf freie ärztliche Behandlung der Familienangehörigen eines Kassenmitgliedes steht nach dem Krankenversicherungsgesetze nicht den Familienangehörigen, sondern dem Kassenmitgliede zu. Jeder Anspruch beginnt erst mit dem Eintritt in die Kasse, selbst wenn die Krankheit damals schon bestanden hat.

Preuss. Oberverw.-Ger. 30. April 1898 (Eger, Entscheidungssammlung Bd. 15 H 4).

23. Die Verletzung bei einem Selbstmordversuche schliesst den Anspruch nach § 26[2] des Krankenversicherungsgesetzes keineswegs aus, da der Vorsatz nicht auf die Erregung der Krankheit gerichtet war.

Preuss. Oberverw.-Ger. 14. Jan. 1899 (Arbeiterversorgung Bd. 16 Nr. 19).

24. Die Kosten der Benutzung eines heilgymnastischen Apparates gehören zu denjenigen der Heilmittel und sind zu ersetzen.

Amtsger. Magdeburg 16. Febr. 1899 (Arbeiterversorgung Bd. 16 Nr. 19).

25. Gehirnblutung eines Lokomotivführers, infolge der Kesselhitze und der Anstrengung im Dienste, braucht nicht unbedingt eine Gewerbekrankheit, sondern kann auch Betriebsunfall sein.

Reichsger. 3. Juli 1899 (Arbeiterversorgung Bd. 16 Nr. 26).

26. Nach den Unfallversicherungsgesetzen läuft die statutengemässe Frist zur Klageerhebung nicht während den Vergleichsverhandlungen.

Amtsger. Dresden 5. März 1898 (Seuffert's Archiv Bd. 54 H. 3).

27. Die Kasse kann keinen Verheiratheten deshalb in ein Krankenhaus wider seinen Willen schicken, weil er von seiner Frau getrennt lebt.

Entsch. d. königl. sächs. Ministeriums vom 3. Mai 1899 (Arbeiterversorgung Bd. 16 Nr. 22).

28. Die Wiedererlangung der Erwerbsfähigkeit ist nicht anzunehmen, so lange der bisher Arbeitsfähige noch der Schonung bedarf, so dass die Wiederaufnahme der Arbeit seine Gesundheit gefährden würde.

Reichsversicherungsamt 21. Febr. 1899 (Amtliche Nachrichten des R.-V.-A.'s Bd. 15 Nr. 7).

29. Der Anspruch auf eine vom Staate zu gewährende Rente macht den Berechtigten — einen Werkstättenschlosser — an sich noch nicht zum Staatsbeamten.

R.-V.-A. 28. März 1899 (Amtl. Nachr. d. R.-V.-A.'s Bd. 15 Nr. 8).

30. Eine Schrankenwärterin im preussischen Staatsbahndienste ist nach dem Invalidenversicherungsgesetze versicherungspflichtig.

R.-V.-A. 28. März 1899 (ebenda).

31. Eine Haftpflichtrente begründet nicht das Ruhen der Rente aus § 34 Z. 1 oder 2 des Alters- und Invalidenversicherungsgesetzes.

R.-V.-A. 15. März 1899 (ebenda).

32. Der Betrieb der Deutschen Speisewagengesellschaft ist ein selbständiges Eisenbahnunternehmen und gehört zur Privatbahnberufsgenossenschaft.

R.-V.-A. 10. Juni 1899 (ebenda Nr. 9).

### IV. Strafrecht.

33. Ein Telegraphist kann zu dem Beamtenkreis des § 316 Abs. 2 des Reichsgesetzbuches gehören.

§ 46 der Betriebsordnung schreibt eine vorherige „genaue" Prüfung des zu durchfahrenden Gleises vor. Die Grenze zwischen einer „genauen" und einer „oberflächlichen" Prüfung bestimmt sich nicht nach Rechts-, sondern nach Thatgründen, unterliegt daher nicht der Prüfung des Revisionsgerichts.

Reichsger. 3. Okt. 1898 (Jur. Ztschr. f. Elsass-Lothr. Bd. 24 H. 3/4).

34. § 367 Ziffer 12 des Strafgesetzbuches verlangt nur einen nach Lage des Falles sachgemässen Schutz gegen den Sturz in Gruben, die an öffentlichen Verkehrsorten liegen. Ein gewisser Grad von Aufmerksamkeit kann dabei bei dem verkehrenden Publikum vorausgesetzt werden. Den Gesetzanforderungen ist durch eine derartige Verwahrung der Grube entsprochen, dass für einen aufmerksamen Menschen nach vernünftigem Ermessen eine Gefahr nicht zu erwarten ist.

Reichsger. 2. März 1899 (Sächs. Archiv f. C.-R. u. Proz. Bd. 9 S. 254).

35. Das Verbot der Bahnüberschreitung muss, um für die Beamten eine den Betrieb abgrenzende Bedeutung zu haben, wirksam und nachhaltig durchgeführt werden.

R.-V.-A. 11. Juni 1898 (Amtl. Nachr. d. R.-V.-A.'s Bd. 15 Nr. 9).

Mülhausen i. E. W. Coermann, Amtsrichter.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Einführung des Vollbetriebes auf der Lokalbahn Monfalcone-Cervignano.**

Auf der von der k. k. Staatsbahndirektion Triest für die k. k. priv. Friauler Eisenbahngesellschaft betriebenen Lokalbahn Monfalcone-Cervignano ist am 15. November d. J. an Stelle des bisherigen Sekundärbetriebes der Vollbahnbetrieb mit Schnellzugsverkehr eingeführt worden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Wutzlhofen ist am 20. November d. J. für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

**Aenderung von Stationsnamen.**

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Teplitz (Settenz)-B.-Leipa gelegenen Station Ploschkowitz ist in Ploschkowitz-Pitschkowitz abgeändert worden.

K. k. priv. südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die Station Kukus wird vom 1. Dezember d. J. ab den Namen Schlotten-Kukus führen.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4157 vom 14. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 17. November d. J.).

Nr. 4157 vom 14. November d. J. an die am Vereinsreiseverkehr betheiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Antrag auf Aenderung des § 9 der „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 17. November d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Staatsbahnthiertarif. Privatbahn-Staatsbahnthiertarif.**

Die bisher von der Thierabfertigung ausgeschlossene Station Zepernick des Bezirks Berlin wird mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 ab für den Thierverkehr eröffnet und in den Staatsbahn- und den Privatbahn-Staatsbahnthiertarif einbezogen.

Berlin, den 15. November 1899. (3078)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Güterverkehr.

**Kohlenverkehr aus dem Ruhr- und Wurmgebiet etc. nach Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld und Essen.**

Am 20. d. Mts. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 15. Oktober d. J. der Nachtrag I, welcher Frachtsätze für die Stationen Horst i. Westf., Hugo und Rhynern unsers Bezirks und sonstige Aenderungen enthält.

Soweit die letzteren Frachterhöhungen herbeiführen, gelten sie erst vom 1. Januar 1900; ebenso treten die Frachtsätze für Horst i. Westf. und Hugo erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen erhältlich.

Essen, den 17. November 1899. (3079)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.**

Mit Wirksamkeit vom 25. November l. J. sind auf Seite 13, 14 bezw. 16 des Tarifs Theil II im Spezialtarif III folgende Frachtsätze nachzutragen:

bei München Centralbhf. . 2,00 [4])
„ „ Ostbhf. . . 1,96 [4])
„ „ Südbhf. . . 1,97 [4])
„ Rosenheim . . . . . 1,86 [4])
„ Traunstein . . . . . 1,71 [4])

[4]) Nur gültig für Reishülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl.

München, den 19. November 1899. (3080)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Magdeburg-Halle-sächsischer Verbandsverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren in Kraft. Dieser Nachtrag, von dem Abdrücke bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erhalten sind, enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altmittweida, Hainsberg, Leuben, Mügeln b/Pirna, Radeberg, Rochlitz, Schönfeld b/Annaberg i. Sachs., Starrbach, Weinböhla und Zwenkau der sächsischen Staatseisenbahnen, für die Station Giersleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, sowie für die Stationen Elsnigk (Anhalt), Holzdorf a. d. Elster und Schafstädt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle, endlich für sämmtliche dem Thierverkehre dienende Stationen der niederlausitzer Eisenbahn.

Dresden, den 15. November 1899. (3081)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutsch-Alexandrowoer Grenzverkehr, Tarifheft 1. Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr, Tarifheft 1.**

Vom 25. d. Mts. ab wird der Artikel Leinkuchenschrot (zerkleinerte Oelkuchen) zur Aufsackung in Thorn, Kattowitz und Schoppinitz R. O. U. E. zugelassen. Ziffer 1 der Tarifbestimmungen über die Einsackung der in loser Schüttung von Russland eingehenden Sendungen wird daher durch Einschaltung dieses Artikels entsprechend vervollständigt.

Bromberg, den 17. November 1899. (3082)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Stargard-Cüstriner Eisenbahn.**

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr der Nachtrag I in Kraft. Der Nachtrag enthält ausser bereits früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen, Aenderungen der Waarenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 und 3 sowie Berichtigungen.

Insoweit durch die neue Fassung des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 15. Januar 1900 in Wirksamkeit.

Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Güterabfertigungsstellen.

Soldin, den 15. November 1899. (3083)
Die Direktion.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.**

Mit dem 20. November d. J. treten für den vorbezeichneten Verkehr neue bezw. ermässigte Frachtsätze für Sendungen nach den Stationen der Nebenbahn Zinten-Rothfließ des Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in Kraft. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 15. November 1899. (3084)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-niederdeutscher Kohlenverkehr.**

Vom 20. d. Mts. ab werden die Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn mit Frachtsätzen für Einzelsendungen in die Abtheilung A des Ausnahmetarifs 6 vom 1. Mai 1897 aufgenommen.

Mit demselben Tage tritt eine Ermässigung der in dieser Tarifabtheilung für die Stationen Dammkrug, Neuruppin und Treskow der Paulinenaue-Neuruppiner Bahn enthaltenen Frachtsätze ein. Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 14. November 1899. (3085)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-belgisch-englischer Gütertarif.**

Vom 1. Dezember 1899 an wird die Station Kierspe des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den rheinisch-westfälisch-belgisch-englischen Gütertarif vom 1. Dezember 1893 einbezogen.

Ueber die Frachtsätze ertheilen die betheiligten Verwaltungen Auskunft.

Köln, den 16. November 1899. (3086)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Vom 1. Januar 1900 ab werden die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 (Baumwolle usw.) für Lauterach allgemein um je 1 ₰ und Brake (Oldbg.), Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham-Telfs von 344 auf 352 ₰ für 100 kg erhöht.

Altona, 18. November 1899. (3087)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.**
Frachtsätze für die Beförderung von Frachtgütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für die frachtgutmässige Beförderung von Gütern aller Art im Verkehre zwischen Prag und Genf transit nachstehende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung:

| Von oder nach | Genf transit: bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen | Genf transit: bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|---|
| | Francs Gold für 1 000 kg | |
| den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen: Prag (St. B.), Smichow; den Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn: Prag (Bubna, Sandthor, Smichow) | 52,92 | 49,56 |

Die Sendungen müssen nachweisbar nach oder von Lyon und weiter, Grenoble und weiter, sowie nach oder von Stationen der Strecke Lyon-La Tour du Pin-Grenoble und südlich, bezw. westlich davon gelegenen Stationen befördert werden.

Für die auf Grund vorstehender Frachtsätze zur Beförderung gelangenden Sendungen gelten die reglementarischen Bestimmungen des Tariftheiles I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 13. November 1899. (3088)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.** (Ausnahmefrachtsätze für Maschinentheile nach Kromau.)

Mit Gültigkeit vom 25. November 1899, bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Juni 1900 gelangen für Maschinentheile (auch zerlegte Maschinen, andere als landwirthschaftliche) aus Eisen und Stahl, sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen und Stahl bestehen (ausgenommen Nähmaschinen - Obertheile) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 und 10 000 kg und Aufgabe auf einen Wagen und Frachtbrief von den im deutsch-österr.-ungar. Seehafenverbande aufgenommenen Hafenstationen nach Kromau direkte Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung. An die Anwendung derselben ist jedoch die Bedingung geknüpft, dass die betreffenden Sendungen zum Baue einer Weberei in Mähr.-Kromau bestimmt sein und diesem Zwecke auch thatsächlich zugeführt werden müssen.

Die Frachtsätze können bei den betheiligten Verwaltungen in Erfahrung gebracht werden.

Wien, am 17. November 1899. (3089)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch - ungarisch - italienischer Güterverkehr.**
Neuer Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 kommt für den österreichisch-ungarisch-italienischen Güterverkehr ein neuer Tarif zur Einführung, durch welchen der bestehende gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1887 nebst den dazu erschienenen Nachträgen aufgehoben wird.

Der neue Tarif gliedert sich wie folgt:
Theil I, Abtheilung A, enthaltend:
Reglementarische Bestimmungen.
Theil I, Abtheilung B, enthaltend:
Allgemeine Tarifvorschriften, Waarenverzeichnisse und Klassifikationen, Verkehrsleitungsvorschriften und Stationsverzeichnisse.
Theil II, Heft 1 a, enthaltend:
Tariftabellen für den österr. - ungar. Durchlauf.
Theil II, Heft 2, enthaltend:
Tariftabellen für den italienischen Durchlauf.
(Theil II, Heft 1 b kommt erst nach erfolgter Umarbeitung des bestehenden Tarifes vom 15. Juli 1891 für den böhmisch-italienischen Güterverkehr, zur Ausgabe.)

Der neue Tarif vom 1. Januar 1900 für den österr.-ungar.-italienischen Güterverkehr kann vom 20. November 1899 an bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

| | | |
|---|---|---|
| Theil I, Abtheilung A | 4,00 K., |
| „ I, „ B | 7,50 „ |
| „ II, Heft 1 a . . | 5,50 „ |
| „ II, „ 2 . . . | 3,50 „ |

Wien, am 14. November 1899. (3090)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**
Begünstigung auf Getreidetransporte aus Ungarn nach Südfrankreich.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden die Frachtsätze des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ung. Linien), der kgl. ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ung. Linien) und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Genf trs. im Rückvergütungswege auch für solche Sendungen berechnet, welche in Genf getheilt und von Genf nach verschiedenen, im Verzeichnisse auf Seite 31—58 des genannten Tarifes angeführten französischen Stationen (Gruppen a, b, c, d und e) weiter befördert werden.

Die Abfertigung dieser Sendungen bis Genf hat auf Grund des Tarifes Theil III, Heft 2 des österr.-ungar.-schweizerischen Eisenbahnverbandes zu den jeweils für Genf loco gültigen Frachtsätzen zu erfolgen.

Die für eine Sendung bis Genf loco berechnete Fracht für mindestens 10 000 Kilogramm wird im Rückvergütungswege auf jenen Betrag zugeführt, welcher sich bei getrennter Berechnung der in Genf getheilten Sendung auf Grund der Frachtsätze der Gruppen a, b, c, d und e des Ausnahmetarifes vom 1. August 1896 für je mindestens 5 000 kg ergibt, wenn das Gesammtgewicht der von Genf nachweisbar weiter beförderten Theilsendungen der bis Genf mit einem Frachtbriefe und Wagen beförderten Gewichtsmenge gleich ist und im übrigen den Tarifbestimmungen des oben bezeichneten Ausnahmetarifes für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr entsprochen wurde.

Die gleiche Begünstigung wird auch für die in Unterwegsstationen eingelagerten, bezw. reexpedirten Sendungen gewährt.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage:
a) der Originalfrachtbriefe für die Strecke von der ungarischen Station bis Genf und
b) der Aufgaberezepisse über die Weitersendung der entsprechenden Theilsendungen von Genf nach den französischen Bestimmungsstationen.

Diese Belege sind bis längstens 31. März 1901 bei der ungarischen Versandbahn oder bei der Direktion der Jura-Simplonbahn einzureichen.

Wien, am 17. November 1899. (3091)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

## 3. Verdingungen.

Die Lieferung und betriebsfähige Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16,076 m Nutzlänge für Station Kreuzburg O/S. soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden.

Verdingungsunterlagen sind vom diesseitigen technischen Büreau gegen Erlegung von 3 ℳ (baar) zu beziehen.

Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Lokomotivdrehscheibe für Station Kreuzburg O/S.“ sind bis zum Eröffnungstermin, am 14. Dezember d. J., Mittags 12 Uhr, versiegelt und portofrei an uns einzureichen. (3092)

Kattowitz, den 18. November 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 4. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf von 20 ausgemusterten Eisenbahnwagen**
am Mittwoch, den 13. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W, Schöneberger Ufer Nr. 1—4, Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 15. November 1899. (3093)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 91. 25. November 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Elektrische Beleuchtung der Eisenbahnwagen.

Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat eine neue Art der Erzeugung elektrischen Lichtes in den Zügen versuchsweise eingeführt, deren Besprechung insofern angezeigt erscheint, als einerseits das elektrische Licht für die Beleuchtung der Eisenbahnwagen sich zunehmender Aufnahme erfreut, andererseits aber den bestehenden Einrichtungen gewisse Mängel anhaften, deren Beseitigung den Elektrotechnikern eine stets anregende Aufgabe bietet.

Wir geben daher auszugsweise wieder, was der Oberingenieur der genannten Bahn, M. Auvert, in der „Revue générale des chemins de fer" (August 1899) über den Stand der Sache, sowie über die angestellten Versuche und deren Ergebniss mittheilt:

„Die für Wagenbeleuchtung im Gebrauche befindlichen elektrischen Glühlampen sind den sonstigen, demselben Zweck dienenden Beleuchtungseinrichtungen zweifellos überlegen sowohl hinsichtlich der gefälligen Erscheinung als wegen der bequemen Unterbringung der Beleuchtungskörper, die man mit denkbar grösster Leuchtkraft ausstatten und an den passendsten Stellen ohne Umstände anbringen kann.

Bei Einführung der elektrischen Wagenbeleuchtung haben die Bahnen sich vorwiegend der Sammlerbatterien bedient, die jedem Wagen beigegeben und mit ausreichender Leistungsfähigkeit ausgestattet wurden zur Sicherstellung der Beleuchtung in der Zeit zwischen zwei Füllungen. In den meisten Fällen wurden die ausgenutzten Batterien durch geladene nach gewissen Zeiträumen, die mittelst eines Stundenzählers zu bestimmen waren, ersetzt, so z. B. auf der Jura-Simplonbahn, der italienischen Mittelmeerbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, auch auf deutschen Bahnen.

In anderen Fällen werden die Batterien während des Aufenthaltes des Zugparks auf den Ursprungsstationen mit neuer Ladung versehen, so auf der Linie Sceaux-Limours der Orléansbahn und auf der Nordbahn.

Das Auswechseln der Batterien verursacht nicht unerhebliche Kosten und erschwert den Stationsdienst und die Zugabfertigung. Zur Erneuerung der Ladung in den Wagen ohne Batteriewechsel bedarf es einer vom Zustand der Batterien abhängigen kürzeren oder längeren Aufstellung der Wagen auf Gleisen, die für diesen Zweck besonders eingerichtet sind.

Man hat daher zur Vermeidung dieser Unzuträglichkeit mehrfach und mit Erfolg behufs Erzeugung der erforderlichen elektrischen Energie Dynamomaschinen verwendet, die von den beim Laufen der Züge bewegten Achsen der Personen- oder Packwagen angetrieben werden.

In allen diesen Fällen sind aber den Dynamomaschinen noch Sammlerbatterien mit verhältnissmässig geringem Fassungsvermögen beigegeben, aus denen die Lampen gespeist werden, wenn die Geschwindigkeit des Zuges unter eine gewisse Grenze sinkt, und welche durch die Dynamomaschinen geladen werden, wenn die Fahrgeschwindigkeit eine entsprechend grosse ist.

Eigenartig und kennzeichnend für jedes der Systeme, welche diesen fruchtbaren Gedanken verwirklichen, ist die besondere Einrichtung, welche dazu dienen soll, die Spannung in den Speiseleitungen nach den Lampen trotz des fortwährenden und häufig beträchtlichen Wechsels der Zuggeschwindigkeit auf gleicher Höhe zu erhalten.

Als Vorläufer für die von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gewählte Anordnung, zugleich als die bekanntesten dieser Systeme sind das Stone'sche und Dick'sche zu erwähnen.

Ersteres hat in England vielfach Anwendung gefunden, ausserdem bei einzelnen Wagen der internationalen Schlafwagengesellschaft und neuerdings bei einem Drehgestellwagen mit acht Abtheilen auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Jeder Wagen trägt eine Dynamomaschine, die mittelst eines Riemens von einer der Wagenachsen angetrieben wird, ferner eine Sammlerbatterie und gewisse Nebeneinrichtungen, die dazu bestimmt sind, die Stromrichtung unabhängig von der Fahrtrichtung zu

machen, ferner die Dynamomaschine erst dann mit der Batterie zu kuppeln, wenn die Spannung an den Polklemmen der Dynamomaschine derjenigen an den Klemmen der Batterie gleich geworden ist. Von diesem Zeitpunkt an und bei allen höheren Geschwindigkeiten liefert die Dynamomaschine den für die Beleuchtung nöthigen Strom und ladet zugleich die Batterie. Die alsdann von der Dynamomaschine erzeugte Stromstärke, die Summe der für das Laden der Batterie und die Beleuchtung nöthigen Stromstärken, bleibt nahezu gleichmässig, wie auch die Zuggeschwindigkeit sich steigern mag, weil die Umdrehungsgeschwindigkeit des Dynamoankers durch eine besondere Vorrichtung gleichmässig erhalten wird. Der Riemen kommt nämlich bei grösseren Geschwindigkeiten auf der Scheibe zum gleiten, weil derselbe dauernd in gleicher wohlabgewogener Anspannung bleibt. Dies wird dadurch erreicht, dass der Riemen mittelst des Gewichtes der Dynamomaschine selbst in Spannung gesetzt wird. Ein verstellbares Gegengewicht, das einen Theil des Gewichtes aufhebt, gestattet die genaue Herstellung des benöthigten Spannungsgrades.

Das System Dick wird gegenwärtig auf einem zwischen Wien und St. Pölten laufenden Zuge erprobt. Die auf dem Packwagen untergebrachte Dynamomaschine wird von einer Achse aus mittelst Zahnradübersetzung, wie bei den Strassenbahnmotoren üblich, in Bewegung gesetzt. Auf dem Packwagen befindet sich auch die Regulirvorrichtung zur Erhaltung einer gleichmässigen Klemmenspannung an der Dynamomaschine bei allen ein bestimmtes Maass überschreitenden Zuggeschwindigkeiten.

Jedes Fahrzeug trägt eine Sammlerbatterie und ist mit dem Packwagen durch eine über den ganzen Zug reichende Leitung verbunden. Die Dynamomaschine wird durch die Sammlerbatterie des Packwagens erregt und mit der Aussenleitung d. h. mit den Batterien aller Wagen parallel geschaltet mittelst einer Ein- und Ausschaltevorrichtung, sobald die Geschwindigkeit einen durch die Regulirvorrichtung bestimmten Werth erreicht. Letztere schaltet in den Erregerstromkreis der Dynamomaschine einen veränderlichen Widerstand und auf diese Weise bleibt die Spannung auf gleicher Höhe.

Die Wirkung des Ganzen ist folgende: Bei Tage werden die Batterien durch die Dynamomaschine geladen. In der Nacht genügt der von letzterer erzeugte Strom nicht zur Speisung der Lampen, die Batterien liefern das erforderliche Mehr. Die Stärke des von der Dynamomaschine erzeugten Stromes wechselt mit der Geschwindigkeit.

Das System Dick ist nur da anwendbar, wo der Tagesdienst des Zuges ausreichend lang ist, um den Sammlern der Wagen die für die Beleuchtung bei Dunkelheit nöthige Energie zuzuführen. Fällt hingegen die Laufzeit des Zuges grösstentheils in die Dunkelheit, so wird der Fall eintreten können, dass die Batterien eine ausreichende Ladung nicht haben.

Schliesslich ist die Uebertragung der Umdrehung der Packwagenachse auf die Ankerwelle mittelst Zahnräder bei grossen Geschwindigkeiten nicht unbedenklich und erfordert bezüglich der Schmierung der Zapfenlager eine Sorgfalt, die bei schnellen und auf weiten Strecken durchlaufenden Zügen nicht immer wird angeordnet werden können.

Die Systeme Stone und Dick wirken nach vorstehendem selbstthätig. In Amerika hat man neuerdings bei Pullmanwagen mehrere Systeme der elektrischen Beleuchtung angewendet, welche zwar, wie die eben erwähnten, eine von einer Wagenachse getriebene Dynamomaschine und ausserdem Sammlerbatterien enthalten, welche aber gewissermaassen ein Elektrizitätswerk im kleinen mit Schaltbrett, Messapparaten usw. darstellen und die Mitwirkung eines überwachenden Bediensteten erheischen. Diese Systeme passen nach Auvert's Meinung für amerikanische Verhältnisse, nicht aber für französische.

Das von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn neuerdings versuchsweise angewendete System ist dem Stone'schen in der Anwendung einer durch eine Wagenachse angetriebenen Dynamomaschine und einer Sammlerbatterie sowie in der Erzeugung eines von einer gewissen Geschwindigkeit ab gleichmässigen Stromes ähnlich, wesentlich verschieden aber durch den Vorgang der Regelung der Stromstärke.

Die Dynamomaschine mit gleichbleibender Erregung hat eine zur Geschwindigkeit der treibenden Achse im einfachen Verhältniss stehende Umlaufgeschwindigkeit und Spannung an den Polklemmen. So lange die letztere geringer ist, als diejenige an den Polklemmen der Batterie, wird die Leitung zwischen der Maschine und der Batterie durch einen selbstthätigen Ein- und Ausschalter offen gehalten und die Erregung des Magneten der Maschine wird ausschliesslich durch die Batterie bewirkt, welche die Lampen speist. Werden die Spannungen gleich infolge wachsender Zuggeschwindigkeit, so schaltet der Ein- und Ausschalter die Batterie mit der Dynamomaschine parallel und letztere beginnt einen Theil des für die Speisung der Lampen und die Erregung des Magneten nöthigen Stromes zu liefern. Bei weiter zunehmender Zuggeschwindigkeit liefert die Maschine nicht nur den für die eben erwähnten Zwecke nöthigen Strom, sondern noch einen zur Ladung der Batterien dienenden Ueberschuss.

Um das übermässige Anwachsen des Stromes zu verhindern, ist ein Regulirapparat vorgesehen, der im wesentlichen aus einem kleinen elektrischen vom Strome der Dynamomaschine durchflossenen Serienmotor besteht. Derselbe trägt eine Scheibe, auf welche eine passend eingestellte Bremse wirkt. Sobald die gelieferte Stromstärke, die Summe aus dem Speisestrom für die Lampen, dem Erregerstrom und dem Ladestrom für die Batterie, eine bestimmte Grenze erreicht hat, beginnt der kleine Motor trotz der Bremse zu arbeiten und von diesem Zeitpunkte an bleibt die Stromstärke gleichmässig, welche Geschwindigkeit auch der Zug annehmen mag.

Zwar wächst die Spannung an den Klemmen der Dynamo mit der Zuggeschwindigkeit; in gleichem Maasse wächst aber auch die entgegengesetzt gerichtete Spannung an den Klemmen des kleinen Motors selbstthätig infolge der wachsenden Umdrehungszahl dieses Motors. Ausser dieser Regulirvorrichtung und dem selbstthätigen Ein- und Ausschalten wirkt noch ein selbstthätiger Umschalter zu dem Zwecke, die Richtung des von der Maschine erzeugten Stromes unabhängig von der Fahrtrichtung des Zuges zu machen. Die Dynamomaschine ist zweipolig mit einheitlicher Magnetwickelung, Gramme'schem Anker und mit Kohlenbürsten ausgestattet. Die Zapfenlager sind mit Schmierringen versehen und so angeordnet, dass Oelverluste thunlichst vermieden werden.

Die Erregung der Magnetspule erfolgt mit einer Spannung von 15,5 Volt durch die Wagenbatterie. Der Anker soll im normalen Betriebe einen Strom von 30 Ampère entwickeln und eine Potentialdifferenz von 15,5 Volt an den Bürsten bei 1 350 Umdrehungen in der Minute. Die Maschine ist an dem Rahmen des Wagens so aufgehängt, dass einerseits eine gewisse Beweglichkeit zwar möglich, aber andererseits die sichere Lage doch gewährleistet wird.

Die Ankerwelle hat eine gelenkartig angebrachte Verlängerung, an deren Ende eine kupferne Reibungsrolle sich befindet. Diese liegt an der Innenfläche des Reifens eines mittleren Wagenrades an. Die Gelenkbildung zwischen der Ankerwelle und ihrer Verlängerung ist durch ein einfaches Kautschukrohr erfolgt und bezweckt die Möglichkeit gewisser kleiner Richtungsänderungen beider Achsen. Die verlängerte Welle ruht in einem an dem Wagenrahmen gleichfalls beweglich angebrachten Hängelager und wird durch eine zwischen der Welle und dem Wagenlaufbrett befindliche Spiralfeder so beeinflusst, dass die Reibungsrolle mit einer Kraft von etwa 30 kg gegen die Innenfläche des Radreifens gepresst wird.

Die Wahl der Reibungsrolle für den Antrieb der Dynamomaschine war durch die Nothwendigkeit bedingt, den Wagen über Schiebebühnen ohne Gruben laufen zu lassen, wie solche auf allen grossen Bahnhöfen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn

sich vorfinden. Ein Riemenantrieb wäre vom mechanischen Standpunkte aus vortheilhafter gewesen; aber es war unmöglich, eine Riemenscheibe auf einer der Wagenachsen so anzubringen, dass die Scheibe nicht in die Umgrenzung der Schiebebühnen gefallen wäre. Derselbe Missstand wäre bei einem Drehgestellwagen nicht zu befürchten gewesen, denn diese Wagen sind zu lang, als dass sie auf die fraglichen Schiebebühnen gebracht werden könnten. Es besteht also kein Hinderniss, dort auf den Achsen eine Scheibe von ausreichendem Durchmesser anzubringen. Die nachstehenden Abbildungen der Dynamo dienen zur Veranschaulichung.

Der kleine Motor, welcher zur Begrenzung und Erhaltung der von der Maschine gelieferten Stromstärke dienen soll, ist

Anordnung der Dynamomaschine (Aufriss).

gleichfalls zweipolig und mit Gramme'schem Ringanker versehen. Gegen die auf der Achse angebrachte bronzene Bremsscheibe werden mittelst Federn Bremsklötze aus Kohle gedrückt. Die Federspannung ist so geregelt, dass der Motoranker sich erst in Bewegung setzen kann, wenn der auf den Motor einwirkende Strom den Werth von 28 Ampère erreicht hat. Das entspricht einer Zuggeschwindigkeit von 50 km in der Stunde. Erreicht oder übersteigt die Geschwindigkeit diese Höhe, so beginnt der Motoranker zunächst langsam sich zu drehen und mit steigender Geschwindigkeit schneller

Anordnung der Dynamomaschine (Grundriss).

und schneller. Von dem Zeitpunkte aber, wo der Anker sich in Bewegung setzt, hört der dem Motor zufliessende Strom auf an Stärke zuzunehmen, der letztere bleibt vielmehr gleichmässig auf 28 Ampère, weil der Zuwachs an Spannung an den Polklemmen durch die im Anker des Motors auftretende gegenelektromotorische Kraft aufgehoben wird.

Von den entwickelten 28 Ampère dienen 16 zur Speisung der Glühlampen, 8 zur Ladung der Sammlerbatterie und 4 zur Erregung der Dynamomagnete und 4 zur Versorgung der noch zu besprechenden beiden Nebeneinrichtungen, des Ein- und Ausschalters und des Stromwenders.

Sobald die Geschwindigkeit unter 50 km sinkt, nimmt der Ladestrom rasch ab und fällt bald auf Null. Bei weiterer Verminderung der Geschwindigkeit tritt nach und nach die Batterie an die Stelle der Dynamomaschine zur Speisung der Lampen und sobald der gelieferte Strom nahezu gleich Null geworden ist, setzt der Ein- und Ausschalter die Maschine selbstthätig ausser Wirkung und die Batterie übernimmt allein die Speisung der Lampen.

Der Motor ist in einem, unter dem Wagenrahmen befestigten Blechkasten mit Thüren so untergebracht, dass die Besichtigung der Theile thunlichst erleichtert ist.

In demselben Blechkasten befinden sich auch die bereits erwähnten beiden Nebeneinrichtungen. Der Zweck des Ein- und Ausschalters ist bereits angedeutet. Derselbe soll die Dynamomaschine mit der Sammlerbatterie parallel schalten, sobald die Spannung an den Polklemmen beider gleich geworden ist. Dies geschieht in bekannter Weise durch ein Solenoid mit feiner Drahtwickelung, das ein von den Polklemmen der Maschine abgezweigter Strom durchfliesst und welches auf einen Stab weichen Eisens, der durch eine passend eingestellte Feder beeinflusst wird, anziehend wirkt. Der Stab bringt, sobald er bei steigender Spannung hinreichend angezogen wird, einen Hebel in Schwingung, durch welchen der Stromkreis zwischen Maschine und Batterie geschlossen wird. Bei abnehmender Spannung gewinnt die Federspannung das Uebergewicht, der den Schluss bewirkende Hebel bewegt sich entgegengesetzt und die Verbindung zwischen Maschine und Batterie ist unterbrochen.

Da die Maschine von einem Strom erregt wird, der von den Polklemmen der Batterie abgezweigt ist, so sind die Magnetpole der Maschine unveränderlich. Daher wechselt die Stromrichtung im Anker, dessen Drehung von der Fahrtrichtung abhängig ist, mit dieser.

Der selbstthätige Stromwender hat nun den Zweck, zu verhüten, dass diese Aenderungen der Stromrichtung im Anker auf die Aussenleitung übertragen werden, diese also mit der Maschine so in Verbindung zu bringen, dass die Leitung stets in derselben Richtung vom Strome durchflossen wird. Der Stromwender besteht im Prinzip aus einem kleinen Schwebebalken, dessen beide Enden je eine Stange aus weichem Eisen tragen, die in ein Solenoid mit doppelter Wickelung eintauchen. Eine Wickelung wird von dem unveränderlichen Strome der Batterie, die andere von dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Strome der Maschine durchflossen. Die gleichzeitige Wirkung dieser Ströme ist eine derartige, dass je nach der Fahrtrichtung der Schwebebalken nach rechts oder links ausschlägt und für das Gleichbleiben der Stromrichtung in der Aussenleitung nutzbar gemacht wird.

Die Sammlerbatterie setzt sich bei dem Versuchswagen aus 8 Böse-Elementen zusammen, die in 4 Blechkästen an den Langträgern des Wagens untergebracht sind. Das Gesammtgewicht dieser Elemente einschliesslich der Holzkästen, in welchen die zur Aufnahme der Elektroden dienenden Behälter aus Holzfaserstoff sich befinden, ist gleich 208 kg und das nutzbare Fassungsvermögen gleich etwa 180 Ampèrestunden. Da die von der Batterie geleistete Stromstärke beim Beleuchtungsbetriebe etwa 20 Ampère beträgt, so ergibt sich, dass die Batterie allein etwa 9 Stunden lang die für die Beleuchtung nöthige Energie hergeben könnte.

Der Versuchswagen hat 4 Abtheile mit je 6 Plätzen, ein Wasserkloset und einen Seitengang mit Thür und Lederbalg an jedem Ende zur Herstellung der Verbindung mit den benachbarten Wagen des Zuges. Jedes Abtheil ist mit 2 neunkerzigen Lampen beleuchtet. Die Opaltulpen sind an der Decke angebracht. 5 ähnliche Lampen dienen zur Beleuchtung des Ganges und des Klosets. Im ganzen sind also 13 Lampen mit je 9 Kerzen zu speisen. Jede Lampe verbraucht 1,22 Ampère bei 15 Volt Spannung.

An einem Ende des Seitenganges befindet sich ein Ein- und Ausschalter, der nur mit einem besonderen Schlüssel bewegt werden kann und den Zweck hat, sämmtliche Lampen des Wagens anzuzünden oder auszulöschen. In jedem Abtheil steht ausserdem zur Verfügung der Reisenden ein Umschalter, mittelst dessen die Helligkeit der Lampen des Abtheils soweit ver-

mindert werden kann, dass die Kohlenfäden nur dunkelroth glühen (commutateur de mise en veilleuse, Nachtlampenschalter). Die Wirkung dieses Schalters ist folgende: Bei voller Beleuchtung sind beide Lampen parallel geschaltet, der Schalthebel zeigt nach rechts. Sobald man den Hebel nach links legt, treten die Lampen in Reihenschaltung und erhalten nur soviel Energie zugeführt, dass die Kohlenfäden dunkelroth glühen. Damit die Beleuchtung der übrigen Abtheile durch das Umschalten nicht beeinträchtigt werde, wird beim Umlegen des Hebels nach links ein Theil des Stromes in einen kleinen Widerstand abgezweigt, so dass der durch die beiden hintereinander geschalteten Lampen gehende Strom vermehrt um den durch den Widerstand aufgenommenen die gleiche Anzahl Ampère verzehrt, wie der Lampenstrom bei voller Beleuchtung.

Der am 27. März d. J. in Betrieb genommene Versuchswagen hatte bis zum 1. Juli etwa 29 000 km zurückgelegt, ohne dass die geringsten Störungen in der Wirkung der elektrischen Beleuchtung vorgekommen sind.

Die Beleuchtung der Abtheile ist eine ausgezeichnete und vollkommen gleichmässige. Geringe Schwankungen machen sich nur bei Geschwindigkeiten zwischen 45 und 50 km bemerkbar in den Augenblicken, wo die Dynamomaschine an Stelle der Batterie in Wirkung tritt oder umgekehrt. Diese Schwankungen werden sich in Zukunft bei Neueinrichtungen voraussichtlich gleichfalls vermeiden lassen.

Da die beschriebene Einrichtung den Zweck hat, durch Versuch die gute Wirkung der benutzten Apparate festzustellen, hat man die stromerzeugenden und die regulirenden Vorrichtungen an einem Fahrzeug angebracht. Man könnte aber bei weiterer Anwendung des Systems von der Aufstellung einer Dynamomaschine auf jedem Wagen absehen und sich mit einer einzigen am Packwagen begnügen, während die übrigen Wagen durch zwei Leitungen unter einander und mit dem Packwagen verbunden sind und je eine Sammlerbatterie sowie eine Regulirvorrichtung mit selbstthätigem Ein- und Ausschalter und einen automatischen Stromwender, ähnlich dem am Versuchswagen benutzten, tragen.“

Die dankenswerth ausführliche Beschreibung des Versuches und seiner Vorläufer würde noch an Werth gewonnen haben, wenn der Herr Verfasser derselben weitere, wenn auch nur skizzenhafte Zeichnungen beigegeben hätte; denn das interessante Gebiet der Anwendung der elektrischen Beleuchtung für Eisenbahnwagen hat unseres Wissens eine zusammenhängende litterarische Bearbeitung noch nicht erfahren, bietet aber namentlich bei Nutzbarmachung der umlaufenden Wagenachsen für die Energiegewinnung soviel Eigenartiges, dass die zeichnerische Veranschaulichung der Einzelheiten gewiss eine besonders freundliche Aufnahme in allen betheiligten Kreisen finden würde.

Bromberg, im November 1899. Struck.

## Reisebemerkungen über die japanischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 90).

Der Oberbau. Der anfänglich von den englischen Eisenbahningeniören in Japan eingeführte Stuhlschienenoberbau ist gegenwärtig nur noch vereinzelt auf Nebengleisen der Tokaidostaatsbahn anzutreffen; in den Hauptgleisen wird er jetzt, wo er noch besteht, allmählich beseitigt und durch den billigeren Oberbau mit Breitfussschienen auf Holzquerschwellen ersetzt. Die bei den Staatsbahnen als Norm eingeführte neue Stahlschiene (1897) von 30 kg metrischen Gewichts bei 107,9 mm Kopfhöhe und Fussbreite kann in ihren Querschnittsformen und -Abmessungen im allgemeinen als zweckentsprechend angesehen werden; die auffallend hohe Stegstärke von 12,7 mm, die wohl unbedenklich auf 10 mm eingeschränkt werden könnte, dürfte sich vielleicht aus der Benutzung amerikanischer Vorbilder für die Schienenkaliber erklären. Fraglich erscheint indessen, ob es nicht heute schon auch für die japanischen Eisenbahnen angezeigt wäre, etwas weiter in der unterschiedlichen Behandlung des Oberbaues je nach der Dichtigkeit und Schwere des darüber hinrollenden Verkehres zu gehen; beispielsweise hat die Strecke Tokio-Yokohama gegenwärtig einen täglichen Verkehr von etwa 79 Zügen, der Abschnitt zwischen Shinbashi und Shinagawa sogar einen solchen von täglich 107 regelmässigen Zügen; die Strecke Kobe-Himeji ist mit 40 Zügen täglich belastet, die Strecke Uyeno-Tabata-Omiya der Nipponbahn mit 48 Zügen; alle vorgenannten Strecken sind allerdings doppelgleisig. Viele der kürzlich vollendeten Bahnen von mehr örtlichem Charakter haben dagegen einen ganz schwachen Verkehr von täglich nur 6 bis 8 gemischten Zügen; während man es also bei den oben erwähnten Strecken mit Hauptbahnen ersten Ranges zu thun hat, handelt es sich hier nach den augenblicklichen Betriebs- und Verkehrsbedingungen thatsächlich um Nebenbahnen, für die indessen besondere erleichternde Vorschriften bisher noch nicht erlassen sind. Für die stark befahrenen Hauptbahnstrecken dürfte eine 30 kg schwere Schiene von 58 mm oberer Kopfbreite und 29 mm Kopfhöhe mit Rücksicht auf den eintretenden Verschleiss, bei 6,5 t grösstem zulässigen Raddruck, vielleicht nicht ganz ausreichend und wirthschaftlich zweckentsprechend sein, während für die neu eröffneten Bahnen mit ganz schwachem Verkehr die Normalschiene fast unnütz stark erscheint; eine grössere Kopfhöhe für den Verschleiss wäre für die Schienen der Hauptbahnstrecken ersten Ranges jedenfalls zweckmässig. Die Privatbahnen folgen erklärlicher Weise der Staatsbahn vielfach in der Annahme der von dieser eingeführten Musterzeichnungen für die baulichen Anlagen und Betriebsmittel. Die Verlaschung an den Stössen erfolgt bei der neuen Staatsbahnschiene durch kräftige Winkellaschen, deren Befestigung auf den Stossschwellen zugleich in üblicher Weise als ein werthvolles Mittel gegen das Wandern der Schienen nutzbar gemacht wird; der gewöhnliche Abstand der Querschwellen von 80 cm ist an dem Schienenstoss auf 39 cm von Mitte zu Mitte eingeschränkt. Bei einzelnen Privatbahnen sind freilich vielfach auch noch recht schwache Flachlaschen anzutreffen, die eine selbst für leichteren Verkehr unzureichende Stossverbindung ergeben. Vom Tränken hölzerner Schwellen wird noch kein Gebrauch gemacht, und die guten Erfahrungen, die man in Europa mit der Anwendung von Unterlagsplatten auf hölzernen Querschwellen gemacht hat — bessere Spurhaltung, längere Dauer der Schwellen, Vermeidung des Kappens der Oberfläche der letzteren — hat man hier im allgemeinen noch nirgends verwerthet; nur bei der Kiushiubahn kommen Unterlagsplatten auf den Stossschwellen vor, die allerdings bei den nur 25 kg schweren Schienen um so nothwendiger sein dürften. Diese Schienen, die auf einzelnen Strecken für den überaus stark entwickelten und schweren Verkehr nicht mehr genügen, sollen dort allmählich ebenfalls durch die 30 kg schwere Staatsbahnschiene ersetzt werden.

Bei den japanischen Weichen wurde der zu starke Ablenkungswinkel an der Zungenspitze schon oben hervorgehoben, der durch die Anwendung zweier gleich langer, gerader Zungen von symmetrischer Anordnung bedingt erscheint. Der am meisten übliche Herzstückwinkel ist 1:8 und 1:10 (wobei indess nicht ein rechtwinkliges Dreieck mit den beiden Katheten 1 und 8 oder 10, sondern, nach der in England üblichen

Bezeichnungsweise, ein gleichschenkliges Dreieck mit der Grundlinie 1 und der Höhe 8 oder 10 zu Grunde gelegt ist); einfache und doppelte Kreuzungsweichen sind bisher noch nicht angewandt. Ein weiterer Missstand in der Bauart der japanischen Weichen besteht in der Verwendung von Breitfussschienen der gewöhnlichen Querschnittsform zur Herstellung der Weichenzungen und der Herzstücke; bei dieser Bauart ist ein richtiges „Unterschlagen" der Zungen unter den Kopf der Beckenschiene kaum zu erzielen. Die Unterstützung der Weichenzungen, besonders an und nahe der Zungenwurzel, lässt zu wünschen, und die Backenschiene muss in ihrem Fuss ausgeschnitten und an einer Stelle verschwächt werden, wo die volle Stärke gerade am nöthigsten ist; auch die aus zwei abgehobelten Schienenstücken zusammengenietete Herzstückspitze bildet jedenfalls einen recht schwachen Punkt im Gleise, der der steten Aufsicht bedarf und bei starker Beanspruchung nur von kurzer Dauer sein kann. Die Kiushiubahn hat früher, unter Rumschöttel's Einfluss, Weichen mit besonderen Zungenschienen von hutförmiger Querschnittsform verwendet, die nach den bei den preussischen Staatsbahnweichen geltenden Grundsätzen gebaut und auch aus Deutschland bezogen waren; heute findet man aber bereits auf allen Strecken der Kiushiubahn, die nach Rumschöttel's Weggange von Japan gebaut sind, wieder die alte Weichenform mit Zungen und Herzstücken aus gewöhnlichen Schienen. Die nur aus Deutschland zu beziehenden besonderen Zungenschienen sollen dem Vernehmen nach zu theuer geworden sein, auch sei es zu unbequem, bei dem Bezug der Schienen aus Nordamerika, das ja der deutschen Industrie jetzt überall ganz besonders erfolgreiche Konkurrenz macht, die Lieferung der Zungenschienen abzusondern und getrennt anderswo zu vergeben. Man sieht hier, wie schwer es der deutschen Industrie gemacht wird, auch nur die einmal gewonnene Stellung im ausländischen Wettbewerb dauernd zu behaupten.

Die Signaleinrichtungen. Die grosse Einfachheit in den Betriebsverhältnissen der meisten japanischen Eisenbahnen kommt besonders im Signalwesen zum Ausdruck; man fusst hierbei im allgemeinen auf englischen Vorbildern, nur die Kiushiubahn, die die deutsche Form des Stationsdeckungssignals mit dem unter 45 Grad nach oben gerichtetem Signalarm für die Fahrtstellung eingeführt hat, bildet eine wesentliche Ausnahme. Elektrische Streckenläutewerke sind bis jetzt nirgends eingeführt, obwohl zahlreiche Strassen- und Wegübergänge in Schienenhöhe mit ziemlich starkem öffentlichen Verkehr auf vielen Bahnen vorhanden sind; die Unfälle durch Ueberfahren von Menschen an solchen Bahnkreuzungen sind ziemlich zahlreich, da die Bewachung der Uebergänge nicht immer mit der erforderlichen Aufmerksamkeit gehandhabt wird. Die Hand- und Scheibensignale für den Dienst auf der Strecke sind von den in Deutschland üblichen nicht wesentlich verschieden, die rothe Fahne und das rothe Licht haben dieselbe Bedeutung wie bei uns. Die Mastsignale sind nach englischem Vorbilde, dem Grundsatz des Linksfahrens entsprechend, nach links gerichtet und das Fahrsignal wird, mit der erwähnten Ausnahme bei der Kiushiubahn, durch den unter 45 Grad nach abwärts gerichteten Signalflügel ausgedrückt. Die kleineren Durchgangsstationen haben im allgemeinen nur einen Signalmast auf dem Bahnsteig in der Nähe des Stationsgebäudes, das sogen. Homesignal, zu dem bei unübersichtlichem Gelände und wichtigeren und grösseren Stationen die nach beiden Seiten vorgeschobenen Vorsignale in der Form des englischen Distantsignal hinzukommen. Diese werden meist unabhängig vom Hauptsignal gezogen und stehen mit letzterem überhaupt in keiner mechanischen Verbindung; während sie sich Nachts überhaupt nicht vom Hauptsignal unterscheiden, ist am Tage aus näherer Entfernung nur der Unterschied sichtbar, dass das untere Ende des Signalflügels nicht wie beim Hauptsignal geradlinig abgeschnitten, sondern mit einem schwalbenschwanzförmigen Ausschnitte versehen ist. Vorsignale in Form der bei uns üblichen Klappscheiben findet man hier nirgends. Auch Zwei- und Dreiflügler als Einfahrtssignale oder Wegesignale kommen nicht vor, sondern es werden wie in England die verschiedenen Signale, je nachdem es erforderlich, in beliebiger Wiederholung über- oder nebeneinander angebracht, was den bekannten Nachtheil zur Folge hat, dass eine unerwünschte Häufung und Verwirrung in den Signalbildern entsteht, abgesehen davon, dass der Lokomotivführer unter Umständen an einem — nicht für ihn geltenden, gleichwohl aber bestehenden — Haltsignal vorbeifahren muss. Weichensignale, die auch Nachts beleuchtet sind, kommen im allgemeinen bis jetzt, ausser in den Hauptgleisen, nur ganz vereinzelt zur Anwendung. Stellwerksanlagen sind, wie bereits erwähnt, nur auf einzelnen grösseren Bahnhöfen, wie Shinbashi, Yokohama, Kobe, und auch da in meist recht veralteten Formen nach englischer Bauart anzutreffen. Mit der Einführung von Verschlussrollen und Weichenriegeln zur Verbindung der Signale mit den Endweichen auf einzelnen kleineren Stationen ist bis jetzt nur die Sanyo-Eisenbahngesellschaft vorgegangen. Als Nachtsignal führen die Lokomotiven ein rothes Signallicht vorn am Schornstein befestigt, das nur auf den doppelgleisigen Strecken durch ein weisses Licht ersetzt wird. Dies hat bei dem Ueberwiegen der eingleisigen Strecken zur Folge, dass sowohl die Beleuchtung der Strecke vor der Maschine, als auch die Kenntlichmachung des Zuges nach vorn auf weitere Entfernungen zur Nachtzeit ziemlich unzureichend ist, da die verwendeten Laternen nur klein sind und die rothe Blende einen grossen Theil des Lichtes verschluckt. Die Schlussscheibe zur Bezeichnung des Zugschlusses bei Tage wird nicht angewendet, sondern nur bei Nachtzeit die wie bei uns übliche rothe Schlusslaterne, meist oben am Wagen als Oberwagenlaterne. Im übrigen werden die Signale am Zuge in ähnlicher Weise wie bei uns durch weisse, rothe oder grüne Scheiben, Nachts durch entsprechende Lichter ausgedrückt. Die Signale des Zugpersonals werden im allgemeinen wie bei uns gegeben, aber die hörbaren Rangirsignale mit der Mundpfeife sind nirgends in Gebrauch; vielmehr werden als Rangirsignale ausschliesslich rothe und grüne Fahnen gebraucht, mit denen man auf den Stationen die Rangirer fast unausgesetzt schwenken sieht; der Werth der rothen Flagge als Gefahrsignal dürfte dadurch bedenklicher Weise beeinträchtigt werden. Eine einheitliche Signalordnung für die japanischen Bahnen besteht übrigens noch nicht, ist indessen in der Vorbereitung begriffen und wird voraussichtlich in Kürze zur Einführung kommen.

Betriebsmittel. Während früher für den Personenwie für den Güterverkehr fast ausschliesslich ziemlich kurze zweiachsige Wagen in Verwendung standen, werden neuerdings für die schneller fahrenden Züge der Tokaidobahn und der Sanyobahn sowie bei den übrigen grösseren Eisenbahnen vielfach lange achträdrige Personenwagen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen verwendet, die im allgemeinen eine recht ruhige Fahrt erzielen. Um so schlimmer freilich, wenn man im Schnellzuge einmal ausnahmsweise in einem der älteren kurzen zwei achsigen Wagen zu sitzen kommt. Dreiachsige Wagen mit verschiebbaren Mittelachsen oder Lenkachsen gibt es in Japan bis jetzt nicht. Selbst bei der nicht bedeutenden Geschwindigkeit wird das Fahren in den kurzen Wagen bei längerer Dauer zu einer wahren Qual, und der unruhige Gang steigert sich noch dadurch, dass die benachbarten Fahrzeuge meist nicht genügend fest mit einander gekuppelt werden können. Die Schraubenkuppelungen sind keineswegs allgemein eingeführt, so dass also ein Anspannen der Kuppelungen zur Verhütung des starken Schlingerns der Wagen nicht überall möglich ist; aber selbst wo Schraubenkuppelungen vorhanden sind, kann man oft genug beobachten, dass sie nicht genügend angespannt sind, um ein heftiges Schleudern der Wagen während der Fahrt zu verhüten. Die Formen der Kuppelungen bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen lassen vielfach noch die nöthige Einheitlichkeit vermissen, ein Missstand, der sich freilich gegenwärtig noch nicht sehr bemerklich macht, da im Personenverkehr durchgehende Kurswagen, die über verschiedene Bahnlinien durchgeführt werden, nicht vorkommen, und Güterwagen, die auf

fremden Bahnen verkehren, im allgemeinen noch zu den Ausnahmen gehören. An grösseren Eisenbahnverwaltungen, die über ein Betriebsnetz von mehr als 150 km Bahnlänge verfügen, gibt es auf der Hauptinsel Hondo neben der Staatsbahnverwaltung überhaupt zur Zeit nur drei: die Nipponbahn im Norden von Tokio, die Sanyobahn von Kobe nach Mitajiri (demnächst bis Bakan) an der Südostküste von Westjapan, und die Kansaibahn im südlichen Theil von Mitteljapan zwischen Nagoya und Osaka; die Kiushiubahn ist auf die westliche Insel Kiushiu, die Tankobahn auf die nordöstliche Insel Hokkaido beschränkt, beide stehen also mit den Bahnen der Hauptinsel in keiner unmittelbaren Schienenverbindung; die übrigen sehr zahlreichen Eisenbahnverwaltungen — zur Zeit sind es bereits nicht weniger als 39, deren Strecken ganz oder theilweise dem Verkehr übergeben sind — erstrecken sich durchweg auf örtlich eng begrenzte Verkehrsgebiete, in denen der Durchgangsverkehr meist noch ganz zurücktritt. Zwischen den vorgenannten wichtigsten Eisenbahnverwaltungen des Landes haben im Mai 1899 Vereinbarungen stattgefunden, die den Wagenübergang besonders im Güterverkehr, die Einrichtung durchgehender Frachtbriefe und Abfertigungen, durchgehender Fahrkarten und ähnliches anbahnen sollen. Es ist zu erwarten, dass einheitliche Bestimmungen über die Form der Kuppelungen bei dem geplanten Erlass einheitlicher Vorschriften für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen Japans, der sich gleichfalls in der Vorbereitung befindet, gegeben werden. Heutzutage kann man beispielsweise bei der Verwendung fremder Lokomotiven bisweilen die fragwürdigsten Kuppelungsversuche mit Zuhilfenahme von Stricken und Ketten mit ansehen. Die bestehenden Mängel in den Kuppelungsvorrichtungen der Wagen treten naturgemäss bei den langen gemischten Zügen noch weit stärker hervor, und die Stösse, denen der Reisende in dem am Schluss befindlichen Personenwagen solcher Züge jedesmal beim Anfahren ausgesetzt ist, spotten in der That jeder Beschreibung; die schlimmsten Erfahrungen konnte Verfasser in dieser Richtung auf der Nipponbahn und auf der Chikugobahn machen; letztere ist eine neuerdings von der Kiushiubahn erworbene, vorwiegend der Kohlenbeförderung dienende Bahn, die den Kohlenbezirk von Nokata mit dem an der Nordküste von Kiushiu gelegenen Kohlenausfuhrhafen Wakamatsu verbindet. Hier werden ausschliesslich gemischte Züge gefahren, bei denen auf 25 bis 30, theils beladene, theils leere Güterwagen noch 6 bis 10 Personenwagen folgen, und bei denen die Kohlenwagen überhaupt nicht mit elastischen Stossbuffern versehen sind; daher hier also die überaus heftigen Stösse beim Anfahren und die ungewöhnlich starken Zuckungen im Zuge während der Fahrt, bei dem oft nicht genügend vermittelten Wechsel zwischen Steigung und Gefälle.

Auf den japanischen Eisenbahnzügen gibt es weder Frauenabtheile, noch auch besondere Abtheile oder Wagen für Raucher oder Nichtraucher; für beide Einrichtungen besteht in Japan kein Bedürfniss, denn jeder Japaner und jede Japanerin, selbst aus den besten Gesellschaftskreisen, pflegt unterwegs zeitweise zu rauchen, und alleinreisende Frauen oder Mädchen dürften sich im allgemeinen irgend welche Absonderung zum Schutz gegen Belästigungen schwerlich wünschen, da sie nach dieser Richtung nichts zu fürchten haben. Man sieht, in diesem letzteren Punkte ist der gegenwärtige Kulturzustand von Japan dem abendländischen zweifellos überlegen. Die erste Eisenbahnklasse, die übrigens auf vielen Lokalbahnen nicht mehr geführt wird, dient ausschliesslich dem vornehmen und reichen Japaner und dem besser gestellten Fremden zur Benutzung; abgesehen von den stark besetzten Zügen auf den Durchgangslinien Tokio-Kioto-Kobe oder Kobe-Hiroshima, kann der Fremde meist darauf rechnen, während der Fahrt in der I. Klasse allein zu bleiben. Der Japaner, dem unsere sitzende Lebensweise noch fremd und ungewohnt ist, zieht meist, wenn er auf der Eisenbahn fährt, die Füsse auf seinen Sitz hinauf und „hockt“, wobei er stundenlang aushalten kann und sich nach seiner Gewohnheit im eigentlichen Sinne ausruht. So ist es für den Europäer stets ein geradezu belustigender Anblick, die Japaner, Männlein und Weiblein, auf dem Bahnsteige fast sämmtlich in „hockender“ Stellung auf ihren Zug warten zu sehen. Auch die Abtheilung Soldaten, die nach beendeter Uebung an den zusammengesetzten Gewehren rastet, kauert zum grössten Theile auf der Strasse nieder.

Schlafwagen sind in Japan noch nirgends eingeführt, ein Bedürfniss dafür ist wohl zur Zeit noch kaum vorhanden; denn der Japaner, der so glücklich ist, im allgemeinen noch keine „Nerven“ zu besitzen, kann vermöge der Erziehung, die er in der Jugend genossen, zu jeder Zeit und beinahe in jeder Stellung schlafen; in Japan werden die kleinen Kinder von ihren Wärterinnen oder älteren Geschwistern vom zartesten Alter an, auf den Rücken gebunden, getragen und lernen auf diese Weise von früh auf in jeder beliebigen Umgebung und Körperlage zu schlafen, selbst wenn ihnen die Sonne ins Gesicht scheint! Diese nützliche Abhärtung, die der Japaner für sein ganzes Leben beibehält, macht den Schlafwagen in Japan einstweilen noch entbehrlich. Auch das Licht der brennenden Lampen im Eisenbahnwagen stört den Japaner nicht im geringsten und nach irgend welcher Vorrichtung zur zeitweiligen Verdunkelung des Raumes sucht natürlich nur der in Japan reisende Europäer, aber auch dieser ohne Erfolg. Der Europäer muss bekennen, dass er in all diesen Dingen viel anspruchsvoller und verwöhnter ist, als der durch die Segnungen abendländischer Kultur noch nicht verweichlichte und verzärtelte Japaner. So ist die Nachtfahrt auf den japanischen Eisenbahnen für den Fremden selbst in der I. Klasse ziemlich unbequem, zumal im Winter, wo die Wagen nach unseren Begriffen durchaus ungenügend geheizt sind. Die Heizung erfolgt meist durch die für den Reisenden wenig angenehmen, mit heissem Wasser gefüllten Blechwärmflaschen. Die Beleuchtung der Wagen ist zum Lesen völlig unzureichend und entspricht auch nicht entfernt etwa den Ansprüchen, wie sie heutzutage auf den preussischen Staatsbahnen gestellt und erfüllt werden.

Auf dem mehrfach erwähnten Tagesschnellzug der Sanyobahn von Kobe nach Hiroshima ist neuerdings ein Speisewagen eingeführt worden, in dem die von der Verwaltung gelieferten Speisen und Getränke gut und preiswerth sein sollen. Auf der Tokaidobahn besteht für den Tagesschnellzug zwischen Tokio und Kobe die Einrichtung, dass den Reisenden auf Bestellung, die ein Schaffner rechtzeitig vorher entgegennimmt, an einer bestimmten Station ein sogenanntes „Bento“, d. i. eine in einem Holzkästchen sauber verpackte japanische Mahlzeit, bestehend aus Reis mit Fisch, Huhn oder Gemüse, nebst den erforderlichen Essstäbchen, von der Verwaltung durchaus preiswerth geliefert wird. Auch dies stellt natürlich eine wesentliche Verbesserung gegen den sonst üblichen Zustand dar, wo der Reisende ausschliesslich auf die von den fliegenden Bahnhofshändlern in oft recht zweifelhafter Beschaffenheit dargebotenen Erfrischungen angewiesen ist.

Behandlung der Reisenden. In betreff der Betriebseinrichtungen auf den japanischen Bahnen, soweit sie von den unsrigen abweichen, ist hervorzuheben, dass die Bahnsteige sonderbarer Weise auch auf den grösseren Stationen gewöhnlich erst wenige Minuten vor Eintreffen und vor Abfahrt der Züge den Reisenden zugänglich gemacht werden. Diese Maassregel erscheint bei dem heutigen Verkehr nicht mehr zeitgemäss und sollte auf die ganz kleinen Stationen mit schwachem Verkehr beschränkt werden; sie führt oft eine recht lästige Ansammlung der Reisenden vor den Bahnsteigschranken herbei, bedingt ein ziemlich starkes Gedränge beim Durchströmen des Publikums durch die mit Bahnsteigschaffnern besetzten Bahnsteigthore und hat eine etwas flüchtige Fahrkartenprüfung zur Folge. Die bestehende Vorschrift, die Fahrkartenschalter und Bahnsteige zwei Minuten vor Abgang des Zuges zu schliessen, wird oftmals mit engherziger Strenge gehandhabt, so dass später eintreffende Reisende sich unweigerlich von der Mitfahrt ausgeschlossen sehen, auch wenn sie den Zug thatsächlich noch ganz gut hätten erreichen können. Dabei

fehlt es bisweilen, besonders wenn Europäer von solchem Missgeschick betroffen werden, nicht an schadenfrohen Gesichtern und ironischem Gelächter von Seiten der Stationsbeamten; solche Vorkommnisse führen natürlich oft genug zu unliebsamen Streitigkeiten und Beschwerden, bei denen aber der Fremde, wenn er nicht des Japanischen kundig ist, meist erfolglos bleiben wird. Angesichts der grossen Unpünktlichkeit im Betrieb auf den japanischen Bahnen, die man häufig beobachten kann, ist das Verfahren nur zu sehr geeignet, den Verdacht einer gewissen Absichtlichkeit zu erwecken. Da diese den Verwaltungen selbstverständlich durchaus fern liegt, so sollte das Stationspersonal nach dieser Richtung besser belehrt, erzogen und überwacht werden. In dieser Hinsicht ist für die japanischen Eisenbahnverwaltungen noch viel zu thun. Es fällt auf, dass auf den meisten Stationen immer eine Menge von Beamten, meist recht jugendlichen Alters herumstehen, für die es an ausreichender Beschäftigung zu fehlen scheint. Ihre Bezahlung ist eine sehr niedrige, aber es drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob der Sache nicht besser gedient wäre mit einer geringen Anzahl besser vorgebildeter und besser bezahlter Beamten, deren Thätigkeit auch voll ausgenutzt wird. Die niedrigen Besoldungsverhältnisse und die zeitweise unzureichende Beschäftigung führen dazu, dass die Beamten ihre Stellung vielfach nur als eine vorübergehende Versorgung betrachten und erstreben, die ihnen Zeit gewähren soll, sich nach einer lohnenderen Thätigkeit umzusehen. Daraus ergibt sich natürlich eine geringe Ausdauer des Personals und eine Unstetigkeit im Beamtenkörper bei den Eisenbahnverwaltungen, die als ein Grundübel betrachtet werden muss, eine Erscheinung übrigens, die in Japan häufig auch mit politischen Vorgängen und Einflüssen in Zusammenhang steht. Mit solchen Dingen kann es selbstredend nicht von heute auf morgen besser werden, immerhin sollten die Eisenbahnverwaltungen in Japan alles aufbieten, um in diesem Punkte Wandel zu schaffen; denn hier bleibt noch viel zu thun.

Wenn Fürst Bismarck einmal gesagt hat: „den preussischen Offizier kann uns keine andere Nation nachmachen“, so darf man vielleicht mit gewissen Einschränkungen auch behaupten: den preussischen Eisenbahnbeamten macht uns so leicht kein anderes Volk nach.

F. B.

---

## Die Eisenbahnfrage in Württemberg.

Vor einigen Tagen hielt der ritterschaftliche Landtagsabgeordnete Freiherr G. von Wöllwarth auf Einladung der deutschen Partei vor einer zahlreichen Zuhörerschaft im grossen Saale des Bürgermuseums in Stuttgart einen Vortrag über die Eisenbahnfrage. Diese ist nach der Meinung des Redners für Württemberg eine der wichtigsten der Gegenwart. Leider werde sie so oft vom Parteistandpunkte aus betrachtet, während sie in Wahrheit keine Parteifrage, sondern lediglich eine wirthschaftliche Frage sei.

Nach einer Darstellung der geschichtlichen Entwickelung des Eisenbahnwesens überhaupt schildert Redner — wie wir einem Berichte des „Schwäb. Merkur“ entnehmen — die bisherigen auf die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens gerichteten Bestrebungen. 1848/49 sei es die Reichsverfassung, 1866 der norddeutsche Bund gewesen, die ein einheitliches Eisenbahnnetz verlangten. Auch der jetzige Reichskanzler, Fürst Hohenlohe habe als bayerischer Ministerpräsident Schritte in dieser Richtung gethan. Im Jahre 1868 habe der fortschrittliche Abgeordnete Harkort den Antrag gestellt, den grundlegenden Artikel der Verfassung zu verwirklichen. Der Antrag sei aber in der Kommission begraben geblieben. Im April 1870 kurz vor dem Kriege habe Miquel den Antrag wieder aufgenommen und folgendermaassen begründet: „Wir brauchen nur die Karte der deutschen Eisenbahnen anzusehen, um uns klar zu machen, wohin die Zersplitterung in den einzelnen Souveränitäten, das ausschliessliche Vertreten von Einzelinteressen kleiner Staaten auf diesem Gebiete geführt hat, zu welch' ausserordentlich unzweckmässiger Herstellung der Eisenbahnlinien, zu welch' einseitiger Verfolgung kleinlicher Interessen, zu welch' grosser Verschwendung von Nationalvermögen.“ Diese Verschwendung, die heute noch fortgesetzt werde, berechnet sich nach der Meinung des Redners nach Milliarden. Es gehen z. B. heute noch Güterwagen von Würzburg an den Bodensee nicht den naturgemässen nahen Weg, sondern auf einem Umwege von über 200 km. Bismarck habe dann den betreffenden Artikel in die Reichsverfassung herübergenommen. Redner erinnert an den im Jahre 1873 von Dr. Otto Elben im Reichstage eingebrachten Antrag auf Errichtung eines Reichseisenbahnamts und auf die Unterstützung, die dieser Antrag durch Bismarck gefunden. Aus Bismarck's Reichstagsrede werden folgende Sätze angeführt: „Es ist wohl kein Abschnitt in der Reichsverfassung, ich möchte sagen, der vollen Fertigkeit so nahe gebracht, wie dieser, und anscheinend leichter in die Ausführung zu übersetzen, wie gerade dieser, wo dem Reiche grosse Attributionen in der Theorie verliehen sind, aber es fehlt die praktische Handhabe. Es ist gewissermaassen ein geladenes Gewehr, aber es fehlt der Abzug, an dem es abgedrückt werden kann; diese kleine Zuthat ist meines Erachtens alles, was die Reichsregierung bedarf, um auch diesen Abschnitt allmählich seiner Ausführung näher zu bringen. Ich hoffe, dass die Hindernisse, die bisher obwalteten, gehoben sein werden, denn ich weiss, dass der jetzige Handelsminister in Preussen mit mir vollständig einverstanden darüber ist, wenn ich sage, dass ich diesen Antrag freudig, wie man lang ersehnte Hilfstruppen begrüsst, meinerseits begrüsse. Ich bin fest entschlossen, soweit mein amtlicher und mein persönlicher Einfluss reicht, dem Antrag zur Seite zu stehen und bin den Herren Antragstellern wesentlich dankbar, wenn sie mir helfen, mein schwerbelastetes kanzlerisches Gewissen durch Ausführung dieses Antrages zu erleichtern.“

Im Jahre 1876 sei dann Bismarck zu dem kühnen Gedanken gekommen, die Bahnen für das Reich zu erwerben; er habe erklärt, dass er sich in seiner Ansicht, dass die Regierungen es mit dem Art. 42 der Reichsverfassung ernst nehmen würden, vollständig getäuscht. Die Landtage von Bayern, Sachsen und Württemberg haben eine ablehnende Haltung gegen diesen Vorschlag eingenommen. In Stuttgart stimmten unter O. Elben's Führung nur 7 Abgeordnete dafür. Redner selbst hat damals dagegen gesprochen, er habe aber seither seine Anschauung geändert. Dann sei Preussen mit der Verstaatlichung von Privatbahnen vorgegangen. Die preussische Eisenbahnrente betrage 7 % ohne Tilgung, 11 % mit Tilgung der Schulden.)* Aus diesen hohen Einnahmen ziehen viele den falschen Schluss, Preussen verfolge nur das fiskalische Interesse. Man möge aber die Gütertarife Preussens ansehen. Preussen sei vorangegangen mit Herabsetzung des Kohlentarifes, Einführung des Rohstofftarifes usw. Die anderen Staaten seien gezwungen gewesen, diese Ermässigungen auch einzuführen. Preussen habe allerdings keine Landeskarten und keine Kilometerhefte, aber im Durchschnitt sei sein Personentarif billiger als in Süddeutschland. Nirgends fahre der Arbeiter billiger als in der Umgebung von Berlin.

Von 1876 an sei dann eine lange Pause im Eisenbahnwesen gekommen, bis 1896 mit der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft etwas neues erreicht worden sei. Redner schildert die Vortheile, die für Württemberg aus einer ähnlichen Eisenbahngemeinschaft erwachsen würden. Im Jahre 1897 habe er im württembergischen Landtag zum ersten Male auf die preussisch-hessische Gemeinschaft und ihre Vortheile hingewiesen. Damals habe der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht seine Rede zwar interessant, aber nicht zeitgemäss gefunden. Im laufenden Jahre habe er dann die Sache wieder aufgegriffen, und nun habe sie auch die Presse in Arbeit genommen. Herr von Mittnacht sei in seiner Antwort diesmal etwas entgegenkommender gewesen. Aus der Rede des Ministerpräsidenten vom 3. Juli d. J. in der Kammer der Standesherren

*) Anm. d. Schriftl. Es ist uns nicht klar, auf welchem Wege Freiherr v. Wöllwarth zu diesem Prozentsatz gelangt. In der Betriebsrechnung der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, deren Ergebniss für 1897/98 eine Verzinsung des Anlagekapitals von 7,14 % darstellt, sind Ausgaben für Tilgung des Anlagekapitals nicht enthalten. Würden diese den Betriebsausgaben hinzugerechnet, so ergäbe sich nicht eine Erhöhung, sondern eine Verringerung des Prozentsatzes der Verzinsung.

führt Redner folgende Stellen an: „Ich gebe einerseits vollständig zu, dass eine einheitliche Leitung grosse Vortheile hat, und gebe auch zu, dass der angeführte Art. 42 der Reichsverfassung seine Verwirklichung noch nicht gefunden hat. Ein Beleg dafür sind die Erzeugnisse des Konkurrenzkampfes unter den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen. . . . Auch jetzt noch kann die Frage aufgeworfen werden, ob es denn nicht möglich wäre, ein Reichsgesetz zu erlassen, durch das die üblen Erscheinungen des Wettbewerbes unter den deutschen Eisenbahnverwaltungen beseitigt würden. Ich würde ein solches Reichsgesetz für einen grossen Gewinn halten. Ausser einem solchen Gesetz könnte die Einheitlichkeit des deutschen Eisenbahnwesens auch noch gepflegt und gefördert werden durch freie Vereinbarungen unter den Eisenbahnverwaltungen, wie sie schon mehrfach stattgefunden haben, und welche z. B. auch über die Ausnutzung des Wagenmaterials in einer befriedigenderen Weise, als es jetzt der Fall ist, Bestimmungen treffen könnten. Wenn es sich aber im weiteren Verlauf im Interesse des allgemeinen Verkehres, im Interesse also aller deutschen Staaten als unbedingt nothwendig herausstellen würde, die Leitung des ganzen deutschen Eisenbahnwesens in eine Hand zu legen, dann halte ich allerdings nur das Reich für berufen dazu, und nicht die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft."

Redner meint, so ganz aussichtslos sei es doch nicht, dass Preussen auch jetzt noch für das Reichseisenbahnprojekt zu gewinnen sei. Der Art. 23 des preussisch-hessischen Vertrages bestimme, dass es jedem der beiden Staaten vorbehalten bleiben solle, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Reich auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mitzuübernehmen. Man denke also immer noch an die Möglichkeit einer solchen Lösung. Freilich sei sie nicht wahrscheinlich. Wenn Württemberg eine solche Gemeinschaft eingehe wie Hessen, so werde es bei seiner grösseren Bedeutung auch günstigere Bedingungen erhalten. Wenn der demokratische Abgeordnete Haussmann in der Abgeordnetenkammer gesagt habe, die Eisenbahnfrage liege in der Luft, so hätte damit er, Redner, eine grössere Genugthuung nicht bekommen können. Die württembergische Eisenbahnrente sei zwar in den letzten Jahren gestiegen, sie werde aber zweifellos wieder fallen; man möge nur an die zahlreichen unrentablen Nebenbahnen, an die Bahnhofsbauten, Anlegung von Doppelgleisen usw. denken; auch der Umbau des Stuttgarter Bahnhofes sei nur eine Frage der Zeit. Redner hat zahlreiche, seinem Vorgehen zustimmende Briefe aus allen Schichten der Bevölkerung erhalten; dies beweise, dass die Bewegung in das Volk eingedrungen sei. Redner glaubt, dass der Gedanke grösserer Einheit immer festeren Boden fassen werde. Bundesgenossen habe dieser Gedanke einmal an der Reichsverfassung, deren Art. 42 immer noch der Verwirklichung harre, an denjenigen Verkehrsinteressenten, welchen die Missstände des jetzigen Zustandes zum Bewusstsein gekommen seien, an den Steuerzahlern, die Werth darauf legen, vor einer Erhöhung der Steuern bewahrt zu bleiben — Württemberg sei schon jetzt der höchst besteuerte Staat Deutschlands —, an einem Theil der Eisenbahnbeamten, die in die Verhältnisse Einblick haben, und endlich an dem gesunden Menschenverstand, der vielleicht auch eine Kraft sei. Wenn wir ein Heer, ein Recht und eine Verkehrseinheit haben, dann seien die berechtigten Einheitsbestrebungen erfüllt, und es bleiben den Einzelstaaten noch Aufgaben genug übrig. Dazu brauche man kein „Unitarier" zu sein. Der Vortrag wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

An den Vortrag schloss sich eine Erörterung an. Geheimer Kommerzienrath Franck-Ludwigsburg, Mitglied des Beirathes der württembergischen Verkehrsanstalten, betonte, dass es ihm fern liege, die einzelnen Eisenbahnverwaltungen für die oft unleidlichen Zustände verantwortlich zu machen, die die getrennten Verwaltungen mit sich bringen. Württemberg habe eine sehr ungünstige Lage und werde von Bayern und Baden sozusagen umarmt. Er ist der Ansicht, dass Preussen die württembergische Eisenbahnverwaltung nicht übervortheilen wolle, es habe im Gegentheil z. B. durch die Kohlentarife auch Württemberg Vortheile zukommen lassen. Durch die Eisenbahngemeinschaft wären billigere Frachten nach den Seehäfen zu erzielen, auch in politischer Beziehung wäre die Einheit im Verkehrswesen dem Auslande gegenüber sehr zu wünschen. Geheimer Kommerzienrath Widenmann, Vorsitzender der Stuttgarter Handelskammer, erklärt sich persönlich mit Freiherrn von Wöllwarth einverstanden, die Handelskammer gehe davon aus, dass die Eisenbahnfrage allerdings gelöst werden müsse, und zwar in nationalem Sinne, die Handelskammer wünsche, dass die Frage in das Publikum hineingetragen werde und dass die Verkehrsinteressenten sich mit ihr beschäftigen. Zur Zeit seien aber die Hindernisse noch sehr gross. Freiherr von Wöllwarth erinnert zum Schluss noch daran, dass der Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht gesagt habe: „Was zur Zeit nicht erreicht werden kann, das soll man auch der Regierung nicht ansinnen, und ich glaube, die Freunde jenes Eintrittes müssten zunächst noch versuchen, im Lande einen breiteren Boden für ihren Gedanken zu finden, als bis jetzt trotz vereinzelter Zustimmungen wahrnehmbar geworden ist." Den freundlichen Rath, der in diesen Worten enthalten sei, befolge er — der Redner — jetzt, indem er die Eisenbahnfrage immer wieder in die Oeffentlichkeit bringe.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **In Erwiderung auf Angriffe**, welche in agrarischen Blättern **gegen missverstandene Tarifmaassregeln der preussischen Staatseisenbahnverwaltung** gerichtet waren, schreibt die „Berl. Corr." vom 20. d. Mts.:

Wiederum glauben die „Deutsche Agrarkorrespondenz" und die „Correspondenz des Bundes der Landwirthe" Widersprüche im preussischen Staatsministerium und arge Verstösse gegen die nationale Wirthschaftspolitik entdeckt zu haben. Diesmal soll die fiskalische Seele des Herrn Eisenbahnministers der schuldige Theil sein.

1. Zunächst wird dem Herrn Eisenbahnminister vorgeworfen, er habe direkte ermässigte Tarife für frisches Fleisch von Rumänien nach Berlin zugelassen, während aus sanitätspolizeilichen Rücksichten die Regierung Anweisung ertheilt habe, der Einfuhr frischen Fleisches von Wiederkäuern aus Rumänien entgegenzutreten. Unrichtig ist hierbei, dass für die direkten Fleischtarife Frachtermässigungen gewährt werden; es sind vielmehr preussischerseits die normalen Tarife, also die doppelten Sätze der theuersten Wagenladungsklasse und eine Abfertigungsgebühr von 12 ℳ für den Wagen eingerechnet. Irrthümlich ist ferner, dass durch direkte Fleischtarife von Rumänien irgend welche gesundheitliche Interessen geschädigt werden; denn das in Berlin eingehende geschlachtete Fleisch unterliegt hier einer besonderen ärztlichen Beschau in Bezug auf seine Beschaffenheit. Sofern aber wegen in Rumänien vorhandener Verseuchung eine allgemeine gesundheitliche Gefahr vorliegt, würde ein polizeiliches Einfuhrverbot erfolgen, durch das natürlich alle Eisenbahnfrachtsätze unwirksam werden, gleichgültig ob sie direkte sind oder nicht.

2. Ferner soll der Herr Eisenbahnminister den russischen Transitzucker in den Spezialtarif II versetzt haben, während der deutsche Ausfuhrzucker nach dem theureren Spezialtarif I gefahren werde. Hierdurch werde eine erhebliche Bevorzugung des russischen Zuckers vor dem deutschen auf dem Weltmarkt herbeigeführt. Richtig ist an dieser Behauptung, dass von solchen russischen Gebieten, die mehr als 300 km von der deutschen Grenze entfernt liegen, der Ausfuhrzucker über Danzig und Königsberg nach ausserdeutschen Ländern auf unseren Bahnen zum Spezialtarif II gefahren wird. Veranlassung hierzu haben die russischen Frachtermässigungen für Zucker nach den russischen Ostseehäfen gegeben. Durch diese, und nicht durch die Danziger Tarife, geniesst der russische Zucker auf dem Weltmarkt eine Erleichterung. Der Grund für die preussische Eisenbahnpolitik war die Absicht, den deutschen Zuckerhandel in den deutschen Seehäfen nicht lahm zu legen, die deutsche Schifffahrt wettbewerbsfähig zu erhalten und die deutsche Zuckerindustrie zu unterstützen, welche bei Aufhören des internationalen Zuckerhandels über unsere deutschen Häfen mittelbar erhebliche Nachtheile zu erleiden gehabt hätte. In Berücksichtigung dieser Thatumstände hat der Bezirkseisenbahnrath der östlichen Provinzen der angefochtenen Tarifmaassnahme zugestimmt, und zwar nahezu einstimmig und einschliesslich derjenigen Mitglieder, die für die Landwirthschaft gewählt sind. Allerdings ist hierbei der Wunsch ausgesprochen worden, dass auch für inländischen Zucker eine allgemeine Frachtermässigung bei der Ausfuhr eintreten möchte. Eine solche Maassnahme — die übrigens auch vom Landeseisenbahnrath befürwortet ist — ist nicht, wie die Bundeskorrespondenz meint, von Interessenten der Flussschifffahrt hintertrieben, sondern es ist aus den Kreisen

der Zuckerindustrie selbst lebhafter Widerspruch gegen sie erhoben worden. Eine Entscheidung der Staatsregierung ist aber in dieser Frage überhaupt nicht ergangen.

— In der am 15. November d. J. in Berlin abgehaltenen **Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen** sind folgende wichtige Beschlüsse gefasst worden:

1. Einführung neuer Geschäftsordnungen für die ständige Tarifkommission und die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen; 2. Festsetzung anderweiter Zusatzbestimmungen zu der am 1. Januar 1900 in Kraft tretenden neuen Eisenbahnverkehrsordnung; 3. Einführung anderweiter Bestimmungen und ermässigter Sätze für Reugeld bei Thier- und Gütersendungen sowie für Deckenmiethe bei Fahrzeugsendungen; 4. Neue Bestimmungen für die Abfertigung und Tarifirung von Motorfahrrädern; 5. Frachtfreie Beförderung der den Absendern gehörenden Transportgeräthe bei Thiersendungen; 6. Neue Vorschriften für die Frachtberechnung für Thiersendungen bei Benutzung von Wagen mit eingebauten Bremskästen; 7. Erweiterung des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter durch Aufnahme von Barythydrat, gebranntem oder gemahlenem Dolomit, verschiedenen Feld- und Gartenfrüchten, Getreidekeimlingen, Gipsbauplatten, Gipsbausteinen, Häuten und Fellen, rohen, grünen und gesalzenen sowie getrockneten, Holzspielwaaren, Riemen und Stäben, künstlich getrockneten, für Fussböden; 8. Aufnahme von gewässerten Stockfischen in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; 9. Anderweite Klassifikation von Feld- und Gartenfrüchten, und zwar Aufnahme von Teltower Rübchen, Blumen- und Rosenkohl sowie aller nicht in den Spezialtarifen II und III genannten Feld- und Gartenfrüchte, mit Ausnahme von Obst, in den Spezialtarif I, sowie Aufnahme von Porré, Meerrettig, Rettig, Radieschen, Suppen- und Gewürzkräutern, Knoblauch, Kohlrabi, Salat und Kürbis in den Spezialtarif II, ferner Versetzung von Kohl (Kraut) aller Art, ausschliesslich Blumen- und Rosenkohl, aus dem Spezialtarif II nach III; 10. Aufnahme von Salzgurken und mittelschweren Mineralölen in den Spezialtarif I; 11. Versetzung von Häuten und Fellen, rohen, grünen und gesalzenen sowie getrockneten aus der Allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I; 12. Aufnahme von Barythydrat, kristallisirt, Drehscheiben für Voll- und Schmalspurbahnen, Elektrodenkohle, Fittings (eisernen Rohrverbindungs- und Abschlussstücken), Glaserkitt, Riemen und Stäben für Fussböden, Papier und Pappe zur Ausfuhr, Rübensyrup, ungereinigt, in den Spezialtarif II; 13. Anderweite Fassung der Position „grobe Façonstücke“ (Eisen und Stahl des Spezialtarifes II); 14. Erweiterung der Position „Hanf und Manillahanf“ des Spezialtarifes II durch Aufnahme von hanfähnlichen Gespinnstfasern; 15. Aufnahme von Asch- und Müllkasten, Mülldünger, Getreidekeimlingen, Gipsbauplatten, Gipsbausteinen, Glasstreifen, Magnesia, roher, kohlensaurer, Platten und Fliessen aus entglasten Scherben (Keramoplatten und -Fliesen) sowie Schappedünger in den Spezialtarif III.

Abgelehnt wurde u. a. die Aufnahme besonderer Bestimmungen für die Beförderung von Ausstellungsgütern und von Spiegelglas in Stückgutsendungen, sowie der Antrag auf Versetzung von Mehl und Mühlenfabrikaten aus dem Spezialtarif I in die Allgemeine Wagenladungsklasse.

Ein Antrag auf Versetzung von elektrischen Akkumulatoren und deren Bestandtheilen nach Spezialtarif I wurde an die ständige Tarifkommission zur nochmaligen Berathung zurückverwiesen.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat Oktober d. J. ergibt für 68 Bahnen, die schon im Oktober 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: 42 805,96 km.

| Einnahme | im ganzen | gegen das Vorjahr | auf 1 km | gegen das Vorjahr | |
|---|---|---|---|---|---|
| | M. | M. | M. | M. | % |
| für alle Bahnen im Oktober d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 40 900 547 | + 2 204 203 | 975 | + 35 | + 3,72 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 104 556 177 | + 5 179 723 | 2 450 | + 76 | + 3,20 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende Oktober d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 268 344 575 | + 13 913 951 | 7 548 | + 225 | + 3,07 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 564 144 929 | + 31 397 867 | 15 585 | + 543 | + 3,61 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre . . . . | 64 603 518 | + 3 498 374 | 10 542 | + 429 | + 4,24 |
| aus dem Güterverkehre . . . . . | 117 104 944 | + 2 732 672 | 18 806 | + 93 | + 0,50 |

— Ausser den in Nr. 79 S. 1286 d. Ztg. enthaltenen beiden Gesetzentwürfen hat die bayerische Staatsregierung in den letzten Tagen der Kammer der Abgeordneten einen weiteren Gesetzentwurf, betreffend die **Beschaffung von Wohnungen für Beamte, Bedienstete und Arbeiter der Staatseisenbahnen**, zugehen lassen, nach welchem zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Beamten, Bediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung durch Herstellung von Wohngebäuden und Gewährung von Baudarlehen der Betrag von 4 000 000 M. verlangt wird. Der Begründung des Gesetzentwurfes entnehmen wir folgendes Bemerkenswerthe: Im Laufe der Jahre wurden rund 8 000 Wohnungen für das Eisenbahnpersonal hergestellt; dieses besteht jedoch z. Zt. aus 4 954 pragmatischen und statusmässigen Beamten, 3 059 Unterbeamten, 13 617 Bediensteten, 2 756 Hilfsbediensteten, 15 542 Werkstätten-, Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeitern, zusammen 39 928 Personen; die Gegenüberstellung beider Zahlen lässt über die Bedürfnissfrage keinerlei Zweifel und es wird nur unterschieden zwischen dem Wohnungsbedürfnisse a) an kleinen Stationen, b) an Stationen von mittlerem und grösserem Umfange und c) an Stationen in grösseren Städten. — Zu a) Auf diesen Stationen sind der Natur der Verhältnisse entsprechend die nöthigen Wohnungen grösstentheils vorhanden und handelt es sich hier nur darum, einzelne noch rückständige Bedürfnisse zu befriedigen bezw. Verbesserungen an den vorhandenen Wohnungen vorzunehmen. — Zu b) Wesentlich misslicher liegen hier die Verhältnisse. Eine Anzahl solcher Stationen sind an kleinen Landstädten und Märkten angelegt, welche mit grösseren Plätzen in der Entwickelung nicht gleichen Schritt halten und von denen sich das Kapital und infolge dessen auch die Bauthätigkeit zurückgezogen hat, weshalb hier ein sehr beklagenswerther Wohnungsmangel besteht. An einer Anzahl anderer mittlerer Stationen, die in weiten Entfernungen von geschlossenen Niederlassungen angelegt werden mussten und bei denen sich im Laufe der Zeit und trotz der Verkehrszunahme eine dementsprechende private Bauthätigkeit nicht entwickelte, genügen die ursprünglich als ausreichend bemessenen Wohnungen nun nicht mehr, weil das Personal infolge Verkehrszunahme erheblich vermehrt werden musste. An anderen Orten, woselbst sich mittlere Stationen befinden, hat sich durch Entstehung von Fabriken und infolge Aufschwunges der Industrie die Nachfrage nach Wohnungen derartig gesteigert, dass das Eisenbahnpersonal mittlere und kleinere Wohnungen nur zu unverhältnissmässig hohen Preisen erhalten kann. Aus all diesen Umständen erwächst daher der Staatsbahnverwaltung die Pflicht, gerade bei den mittleren Stationen auf die Erbauung von Wohnhäusern Bedacht zu nehmen. Es würde nach den gepflogenen Erhebungen hier den dringlichsten Bedürfnissen Rechnung getragen werden können, wenn an rund 100 Stationen für etwa 450 mittlere Beamte und Bedienstete Wohnungen hergestellt würden. — Zu c) Wie schwer es ist, für Leute von mittlerem und geringem Einkommen in den grossen Städten entsprechende Wohnungen zu angemessenen Preisen zu erhalten, darf nach den vielseitigen Erörterungen, die in den letzten Jahren über die Wohnungsfrage in Wort und Schrift, in Versammlungen und Vereinen usw. stattgefunden haben, als bekannt vorausgesetzt werden, gleichfalls auch, dass das Eisenbahnpersonal darunter ebenso sehr wie die Angehörigen anderer Staatsverwaltungszweige in gleicher wirthschaftlicher Lage zu leiden hat, ja dass zum Theil für dasselbe sogar noch grössere Schwierigkeiten bestehen, weil viele Beamte, Bedienstete und Arbeiter darauf angewiesen sind, ihre Wohnungen in der Nähe der Bahnhöfe zu suchen. Für das gesammte Eisenbahnpersonal in grossen Städten aber Wohnungen zu erstellen, wäre unausführbar und auch vielfach nicht im Interesse der Betheiligten gelegen; es wird deshalb in grösseren Städten die Erbauung von Wohngebäuden zunächst auf dasjenige Personal, welches aus dienstlichen Erwägungen thunlichst in der Nähe von bestimmten Anlagen, wie Rangirbahnhöfen, Werkstätteanlagen usw. wohnen soll, in angemessener Anzahl zu beschränken sein. Des weiteren empfehle es sich aber, hier einen anderen Weg einzuschlagen und Anschluss zu suchen an die Bestrebungen, mit welchen Gemeinde- und Privatvereinigungen der Wohnungsnoth zu steuern seit längerem bemüht sind und wobei in erster Linie als ein Mittel zur Bekämpfung derselben erkannt werden müsse: Die Gewährung von Baudarlehen an Baugenossenschaften, wie in ähnlicher Weise auch bereits von der preussischen Staatseisen-

bahnverwaltung einzelnen Spar- und Bauvereinen Kapitalien im Gesammtbetrage von über 1 000 000 *M.* zur Verfügung gestellt wurden und wobei die gemachten Erfahrungen sich als günstig erwiesen haben. Ein solches Vorgehen möchte deshalb auch bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ins Auge zu fassen sein.

Zur Herstellung der nach vorstehenden Darlegungen an kleinen und mittleren Stationen oder auch in grösseren Städten, an entlegenen Rangirbahnhöfen usw. zu erbauenden Wohnhäuser wird im Laufe der Finanzperiode nur etwa die Hälfte der im Gesetze verlangten Summe benöthiget sein, und es bleibt somit auch der gleiche Betrag von etwa 2 000 000 *M.* zur Gewährung von Baudarlehen an Genossenschaften verfügbar. Mit diesen Mitteln kann nun wohl den dringendsten Bedürfnissen jedenfalls abgeholfen werden; es wird jedoch in Zukunft mit der Fürsorge in der Beschaffung von Wohnungen für das Personal seitens der Staatsregierung in gleicher Weise fortzufahren sein.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Oktober d. J. wurden bei einer Betriebslänge von 5 623 km (Oktober 1898 = 5 464 km) 2 614 889 Personen und 1 651 102 Tonnen Güter befördert. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 693 470 *M.*, aus dem Güterverkehr 9 750 996 Mark, aus dem Gepäckverkehr 229 797 *M.* und aus dem Thiertransport 279 082 *M.*, zusammen 13 953 345 *M.* (gegenüber 13 438 803 Mark im gleichen Monate des Vorjahres). — Die Jahreseinnahme vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beziffert sich auf 122 601 326 Mark (mehr gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres 4 387 339 *M.*).

— **Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monate Oktober wurden bei einer Bahnlänge von 1 786,38 (1 753,88) km 2 900 409 Personen und 869 771 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 639 400 (1 512 618) *M.*, aus dem Güterverkehr 3 348 000 (3 607 504) *M.*, aus sonstigen Quellen 377 000 (364 600) *M.*, zusammen 5 364 400 (5 484 722) *M.* Vom 1. April bis letzten Oktober 1899 beträgt die Einnahme 33 407 900 *M.*, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 32 264 702 *M.* mehr 1 143 198 *M.*

— Die vorläufig festgestellten Einnahmen der **sächsischen Staatseisenbahnen** im Monat Oktober 1899 betragen 11 722 119 Mark (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 528 206 *M.*), wovon 3 298 650 (+ 107 840) *M.* auf den Personenverkehr, 7 232 755 (+ 397 743) Mark auf den Güterverkehr entfallen; aus sonstigen Quellen stammen 1 190 714 (+ 22 623) *M.* Die Gesammteinnahmen vom 1. Januar bis 31. Oktober 1899 betragen 108 966 690 (+ 3 635 691) *M.* Hierzu trugen der Personenverkehr 33 766 867 (+ 1 591 558) *M.*, der Güterverkehr 63 250 515 (+ 1 601 044) *M.*, sonstige Quellen 11 949 308 (+ 443 089) *M.* bei.

— **Personalnachrichten.** Die Stelle des württembergischen Betriebsinspektors in Sigmaringen wurde dem Bahnhofinspektor Kraiss in Friedrichshafen übertragen.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Verkehr bei Bahnübersetzungen.** Die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen hat anlässlich des häufigen Vorkommens von Unfällen bei Bahnübersetzungen an alle Staatsbahndirektionen und sämmtliche österreichischen Privat-, Haupt- und Lokalbahnen mit Dampfbetrieb die Aufforderung gerichtet, über alle vorkommenden Fälle des Einschliessens von Fuhrwerken zwischen Wegschranken, auch wenn hierbei ein Unfall nicht stattgefunden hat, zu berichten und in den bezüglichen Berichten beziehungsweise in den Erhebungsberichten, anzuführen: 1. die Entfernung der Wegübersetzung von dem Posten des die Zugschranken bedienenden Wächters; 2. die Entfernung der Schlagbäume vom nächsten Gleise; 3. das System des etwaigen Vorläuteapparates und 4. die Vorläutedauer. Des weiteren ist bei allen Unfällen, bei denen eine ungenaue oder falsche Weichenstellung in Betracht kommt, in dem Erhebungsberichte anzugeben, ob die betreffende Weiche eine versicherte oder eine nichtversicherte ist. Als versicherte Weichen sind central gestellte und verriegelte oder lokal gestellte und central verriegelte, sowie jene gesperrten Wechsel zu betrachten, bei denen der Schlüssel nur dann aus der Sperre herausgezogen werden kann, wenn der Wechsel zuvor in der richtigen Stellung verschlossen wurde.

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. September d. J. standen 274,9 km Hauptbahnen und 616,2 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Laufe des September sind zugewachsen 0,5 km Hauptbahnen und 53,1 km Lokal- und Kleinbahnen (darunter die Linie Dolnja Glavska - Bocche di Cattaro sammt Flügel Uskoplje-Gravosa 51,7 km); dagegen sind 3,0 km Hauptbahnen, dann 57,6 km Lokal- und Kleinbahnen (darunter durch die Eröffnung der Strecke Hermanměstec - Borohradek mit Abzweigung Hrochow-Teinitz-Chrast 56,8 km) abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monats September 272,4 km Hauptbahnen und 611,7 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Einheitliche Wagentypen im Eisenbahnverkehr.** Die seit längerer Zeit im Zuge befindlichen Verhandlungen wegen Einführung einer einheitlichen Wagentype im österreichischen Eisenbahnverkehr sind dem Vernehmen nach soweit gediehen, dass ein baldiger günstiger Abschluss derselben erwartet werden kann. Die baldige Durchführung dieser Neuerung wäre gleich wichtig für die Eisenbahnen wie für die Wagenfabriken. Für die Fabriken würde sich insbesondere die Möglichkeit ergeben auf Vorrath zu arbeiten, was jetzt wegen der Verschiedenheit der Typen bei den einzelnen Bahnen geradezu ausgeschlossen ist. Auch liesse sich durch die Vereinfachung eine Verwohlfeilung der Herstellung erzielen.

— **Die Prioritätenverloosung der Prag-Duxer Bahn.** Der Prioritätenkurator der Prag-Duxer Bahn hat, wie die „Frankfurter Zeitung" meldet, in einem dritten Gesuche um die gerichtliche Ermächtigung zur Erhebung der Klage gegen die Prag-Duxer Bahn wegen des Vorgehens bei der Verloosung der 5 % Prioritäten gebeten. Der Kurator stützt sich in seiner Eingabe unter anderem auf folgende Umstände: 1. auf das Gutachten des Direktors der böhmischen Bank, dass die Ausschliessung der konvertirten Obligationen von den Verloosungen für die Besitzer einen Nachtheil bedeute; 2. auf die Thatsache, dass der Obligationentext von der Staatsverwaltung unter Zustimmung der Gesellschaft festgestellt werde, dass also nur dieser Text maassgebend sein kann, und nicht spätere Erklärungen der Gesellschaft; 3. auf den Umstand, dass gleich anderen Bahnverwaltungen auch die Prag-Duxer Bahn bisher an ihren Verloosungen die konvertirten Stücke theilnehmen lässt. Ueber diesen neuen Antrag liegt noch kein Gerichtsbeschluss vor. Ein Antrag der Prag-Duxer Bahn auf Enthebung des Kurators wurde von der ersten Instanz abgewiesen. Die Gesellschaft hat hiergegen den Rekurs ergriffen.

— **Verkehrswiederaufnahme auf durch Hochwasser beschädigten Strecken.** Am 18. d. Mts. wurde auf den von der Hochwasserkatastrophe im September d. J. schwer betroffenen Linien der Salzkammergutlokalbahn der Gesammtverkehr wieder aufgenommen. — Von den Staatsbahnlinien, auf welchen der Verkehr infolge des Hochwassers eingestellt werden musste, ist, nachdem am 15. d. Mts. auch die Linie Steindorf-Braunau wieder vollständig eröffnet worden ist, nur noch die Strecke Hüttau-Bischofshofen unfahrbar. Diese dürfte indessen in wenigen Tagen gleichfalls wieder eröffnet werden.

— **Stauungen im Güterverkehr auf der Südbahn.** Die Südbahn leidet noch immer unter empfindlichen Stauungen des Güterverkehres und zwar namentlich auf der Strecke Wien-Bruck-Leoben, sowie auf der Pusterthalbahn. Zur Entlastung der Südbahnlinien wurde mit der Staatseisenbahnverwaltung ein Abkommen getroffen, wonach ein Theil des Güterverkehres auf Staatsbahnlinien abgelenkt wird. Ebenso hat die Südbahn Veranlassung getroffen, dass in denjenigen Verkehren, in welchen mehrere fahrberechtigte Wege vorhanden sind, die Sendungen von der Südbahn auf andere Wege abgeleitet werden.

— **Lokomotiven mit Oelfeuerung für den Arlbergtunnel.** Der stets wachsende Verkehr, wie er sich mit der Zeit auf der Arlbergtunnelstrecke heranbildete, machte es erforderlich, eine besondere Feuerungsart für die Lokomotiven auf der genannten Strecke in Aussicht zu nehmen, um insbesondere die auf den Zügen befindlichen Bediensteten, welche am meisten der vom Zuge durchschnittenen Luft ausgesetzt sind, gegen die Unbilden der durch Rauch geschwängerten Tunnelluft zu schützen. Nach zahlreichen Versuchen mit Feuerungen, bei welchen, wie die „Oesterr. Eisenb.-Ztg." mittheilt, Steinkohle zugleich mit Koks, Koks allein und Koks mit Oel zur Verwendung gelangten, wurden schliesslich die Lokomotiven mit Holden'scher Petroleumfeuerung, welche auch auf der englischen Great-Easternbahn und im Kaiser Wilhelmtunnel der Moselbahn verwendet wird, für das Durchfahren des Arlbergtunnels bestimmt. Die Maschinen sind Compoundlokomotiven, System Gölsdorf, und haben einen Kessel der Polonceauart mit zwei, durch ein Rohr verbundenen Domen. Das Petroleum wird durch zwei horizontale Zerstäuber, welche in Höhe des Führerstandes in Oeffnungen der Rückwand der Feuerbüchse liegen, fein vertheilt. In St. Anton, der Station der östlichen Einmündung des Albergtunnels

bringt der Heizer das Oelfeuer zum hellen, rauchlosen Brennen und zündet die Lampen vor den Dampf- und Wasserstandsmessern an.

Der Tunnel hat eine Länge von 10,4 km und steigt die Sohle desselben während der ersten 4 km um 2 ‰, von hier ab sodann um 15 ‰. Dieser Umstand nun, dass der höchste Punkt innerhalb des Tunnels zu liegen kommt, erschwerte die Lüftung des letzteren erheblich und bei herrschendem Ostwinde war der Rauch fast völlig am Entweichen verhindert. Der Tunnel wird von Schnellzügen in 15, von Personenzügen in 17 und von Güterzügen in etwa 25—30 Minuten durchfahren. Die Anwendung der Oelfeuerungslokomotiven verhütet die früher so starke Verunreinigung der Tunnelluft derart, dass selbe völlig rein bleibt, da die Rauchentwickelung wegfällt und der ausgestossene Dampf sich an den kalten Wänden rasch verdichtet.

— **Nachwiegen von Reisegepäck in der Bestimmungsstation.** Es ist wiederholt vorgekommen, dass Reisende in dem Glauben, dass ihnen eine zu hohe Gepäckgebühr berechnet wurde, ihr Reisegepäck in der Bestimmungsstation amtlich nachwiegen lassen wollten, was jedoch mangels entsprechender Normen zu Unzukömmlichkeiten geführt hat. Die ungarischen Staatsbahnen haben infolge dessen ihre Beamten angewiesen, dem bezüglichen Wunsche der Reisenden unbedingt Folge zu leisten und für ein derartiges Nachwiegen, falls die Berechnung der Gebühren sich als richtig erweist, eine Wiegegebühr von 10 kr. für jedes Gepäckstück einzuheben, falls jedoch die Berechnung der Gepäcktaxe unrichtig war, das Nachwiegen gebührenfrei vorzunehmen.

— **Amtliche Abwaage der Zuckerrübensendungen.** Die ungarischen Staatsbahnen gewähren den an ihren Linien gelegenen Zuckerfabriken vertragsmässig schon seit Jahren das Zugeständniss, dass die für sie bestimmten Zuckerrüben in Anwesenheit eines Bahnbeamten in der Fabrik selbst abgewogen werden. Diese Abwaage gilt als amtlich vorgenommen und entfällt die Einhebung einer Wiegegebühr. Nunmehr hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit der Direktion der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn die Abmachung getroffen, dass auch bei den von den ungarischen Staatsbahnen zur Beförderung aufgenommenen, nach Stationen der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn bestimmten Rübensendungen für Zuckerfabriken ein gleicher Vorgang beobachtet wird.

— Die s. Zt. besprochenen Verhandlungen zwischen den **Torontaler Lokalbahnen** und der ungarischen Regierung wegen Uebernahme dieser Lokalbahn in den Staatsbetrieb (vgl. Nr. 54 S. 942 d. Ztg.) haben, wie verlautet, zu keinem Ergebniss geführt.

— Der auf das Eisenbahnwesen bezügliche Theil des Berichts des ungarischen Handelsministers fur das Jahr 1897 enthält u. a. auch werthvolle Mittheilungen über die **Vervollkommnung der ungarischen Eisenbahnen in technischer Beziehung.** So ist diesem Berichte zu entnehmen, dass mit der Legung der 42,8 kg schweren Goliathschienen auf den Linien ersten Ranges der ungarischen Staatsbahnen fortgefahren wird. Im Laufe des Jahres 1897 wurden 150 km mit diesen Schienen belegt und waren Ende 1897 bereits 462 km mit Goliathschienen versehen.

Die mit dem eisernen Oberbau gemachten Erfahrungen haben ergeben, dass die Erhaltung eines Bahnkilometers mit eisernem Oberbau sich durchschnittlich um nahezu 160 fl. jährlich billiger stellt als diejenige des Oberbaues mit Holzschwellen. Die Buchenholzschwellen werden im allgemeinen mit Zinkchlorid getränkt. Versuchsweise erfolgte die Tränkung mit einem Gemenge von auf 50° erwärmtem Buchenholztheer und Zinkchlorid.

Mit durchgehenden Bremsen waren im Jahre 1877 677 Lokomotiven und 5 360 Wagen versehen. Die Westinghousebremse stand bei 4 690 Wagen in Verwendung. Amerikanische Funkenfänger besassen 1 211 Lokomotiven. Mit Dampfheizungsvorrichtungen waren 1 542 Lokomotiven und 5 122 Wagen, mit Luftheizung 20 Wagen versehen. Bei den ungarischen Staatsbahnen waren ausserdem 36 Dampfheizungskesselwagen in Verwendung, welche den Zweck haben, durch Einstellung in lange Personenzüge den am entferntesten von der Lokomotive befindlichen Wagen den Dampf zur Beheizung abzugeben. Diese Wagen haben sich gut bewährt. Von den Personenwagen der ungarischen Staatsbahnen sind 98 für elektrische Beleuchtung, 6 für elektrische und Oelgasbeleuchtung, 2 820 für Oelgasbeleuchtung und 3 180 für Rübölbeleuchtung eingerichtet. Die elektrische Wagenbeleuchtung erfolgt mittelst Akkumulatoren. Unter den in Erprobung befindlichen Systemen von Akkumulatoren hat sich das Tudor'sche System bisher am besten bewährt. Es werden jedoch die Versuche mit anderen Systemen noch fortgesetzt. Acetylengas sowie eine Mischung von Acetylen- und Fettgas werden gleichfalls erprobt. Acetylengas wird auch mehrfach zur Beleuchtung der Stationen verwendet. In der Station Palota-Neupest wurden mit der Acetylengasanlage sehr gute Ergebnisse erzielt. Auch die Station Neuhäusel wird mit Acetylengas beleuchtet. In der Station Püspökladany wurden die dem dortigen artesischen Brunnen entsteigenden Metangase mit Anwendung von Auerbrennern zur Stationsbeleuchtung mit gutem Erfolge verwendet.

— Die königlich ungarische Kurie hat in einem Prozessfalle entschieden, dass **die Einhebung des Frachtzuschlages wegen Falschdeklaration oder Wagenüberlastung** nicht der einjährigen Verjährung nach § 61, Abs. 4, des Betriebsreglement unterliege.

In den Entscheidungsgründen wird darauf hingewiesen, dass im Sinne des Punkt 4, § 61, des Eisenbahnbetriebsreglements, welches bei Abschluss des Frachtvertrages für beide Parteien maassgebend ist, nur jene Ansprüche binnen einem Jahre verjähren, welche durch unrichtige Anwendung des Tarifes oder infolge irriger Berechnung der Frachtgebühren entstanden sind. Diese einjährige Verjährungsfrist sei daher nur in solchen Fällen anwendbar, wenn, bei entsprechender Deklaration, der Tarif unrichtig angewendet wurde, oder bei Berechnung der Fracht und Nebengebühren Rechenfehler unterlaufen sind und nur aus Irrthum von dem zur Zahlung der Transportgebühren Verpflichteten höhere oder niedere Frachtsätze und Gebühren eingehoben wurden. Diese Bestimmung könne daher bezüglich des auf Grund der Punkte 7 und 10, § 53 des Betriebsreglements aufgerechneten Frachtzuschlages nicht angewendet werden, weil dieser sich seiner Natur nach von den im § 61 aufgezählten Frachtgebühransprüchen schon darin unterscheidet, dass derselbe nicht auf einer unrichtigen Tarifanwendung oder auf einer irrigen Berechnung beruht; vielmehr bilde die Grundlage des Frachtzuschlages ein vorschriftswidriger Vorgang des Aufgebers, indem dieser entgegen den bestehenden Vorschriften den ihm zur Verfügung gestellten Wagen über das Ladegewicht belastet hat.

— **Heinrich Ritter v. Kogerer †.** Am 20. d. Mts. ist in Wien nach längerem Leiden der ehemalige Generaldirektor der Franz Josephbahn, Hofrath Heinrich Ritter v. Kogerer, im Alter von 81 Jahren gestorben. Die ganze Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens spiegelt sich in der Laufbahn wieder, welche der Verstorbene durchschritten hat. Am 18. März 1819 in Eger geboren, trat er nach Beendigung der juridischen Studien am 19. Oktober 1841 in den Staatsdienst ein. Als im Jahre 1849 das Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten geschaffen wurde und diesem die Angelegenheiten der Staatseisenbahnen zugewiesen wurden, trat v. Kogerer in dieses Ministerium und wurde als Ministerialkonzipient dem Departement für administrativen Eisenbahnbetrieb zugetheilt. Im Jahre 1852 wurde er Sekretär bei der Betriebsdirektion der nördlichen Staatseisenbahn, 1854 Adjunkt der Betriebsdirektion der südöstlichen Staatseisenbahnen in Pest. Ein Jahr später wurde v. Kogerer zum Sekretär bei der von Ghega geleiteten Centraldirektion für Eisenbahnbauten in Wien ernannt. Nach dem Verkaufe der Staatsbahnen kam v. Kogerer zunächst ins Finanzministerium, wo eine Ministerialkommission die Angelegenheiten der früheren Staatseisenbahnen auszutragen hatte. Von hier aus wurde er im Jahre 1862 zur Leitung der neu eröffneten böhmischen Westbahn berufen. Als in den Jahren 1865 und 1866 die Eisenbahn von Wien nach Eger mit der Abzweigung von Gmünd nach Prag unter dem Namen der Franz Josephbahn gegründet wurde, wählten die Gründer den bisherigen Generaldirektor der böhmischen Westbahn zum Generaldirektor der neuen Bahn. Bei der im Jahre 1884 erfolgten Verstaatlichung der Franz Josephbahn trat v. Kogerer in den Ruhestand und lebte seitdem in grösster Zurückgezogenheit. Er genoss nicht blos als hervorragender Eisenbahnfachmann, sondern auch vermöge seiner ausgezeichneten Charaktereigenschaften das grösste Ansehen.

## Vereinsausland.

— Die seit einigen Jahren schwebende Frage einer **Dampffährenverbindung zwischen Warnemünde und Gjedser,** der ersten Fährenverbindung Deutschlands mit dem Auslande, wird nun hoffentlich bald verwirklicht werden können, da, wie in Nr. 90 d. Ztg. berichtet, dem dänischen Reichstage erneut eine Vorlage hierüber zugegangen ist. Deutscherseits ist die Sache entschieden, indem der Landtag von Mecklenburg bereits letzten Dezember den Entwurf der mecklenburgischen Regierung angenommen hat, und es ist zu erwarten, dass nun auch Dänemark die Angelegenheit beschleunigt, denn die Dänen waren schon seit langem Fürsprecher der Errichtung einer Dampffährenver-

bindung mit Deutschland, um dem drückenden Wettbewerb der neuen Sassnitz-Trelleborger Postlinie besser begegnen zu können. Obgleich der wichtigste Verkehrsweg zwischen Deutschland und Dänemark durch Schleswig und Jütland geht, ist auch die Warnemünde-Gjedserlinie von grösster Bedeutung, namentlich für das westliche Deutschland. Von Berlin nach Kopenhagen ist der Weg über Warnemünde 365 km kürzer als über Schleswig und den kleinen und den grossen Belt, welch' letztere Strecke 807 km beträgt. Aber selbst von Hamburg aus bedeutet der Warnemünder Weg gegen die Landlinie noch immer eine Abkürzung von 79 km. Auch die Postverbindung wird mit Hilfe von Dampffähren weit sicherer werden, während die jetzt zwischen Warnemünde und Gjedser laufenden Dampfer in Wintern mit schwierigen Eisverhältnissen sehr häufigen Störungen ausgesetzt sind. Gerade im Hinblick auf die zu überwindenden Eisschwierigkeiten wollen Mecklenburg und Dänemark, wie die beiderseitigen Regierungen übereingekommen sind, je zwei Dampffähren bauen, von denen je eine als Eisbrecher dienen kann, und was eisbrechende Dampffähren zu leisten vermögen, davon liefert Nordamerika hinreichende Beweise. Für das reisende Publikum bieten die Dampffähren grosse Annehmlichkeiten, da das ganze Innere der Eisenbahnwagen, die auf Deck bleiben, den Reisenden zur Verfügung steht. Auch ist der Gang der Dampffähre sehr ruhig, was auf einem so unruhigen Gewässer wie der Ostsee eine schätzenswerthe Eigenschaft darstellt. Für den Gütertransport eröffnet die Errichtung der Dampffährenlinie Warnemünde-Gjedser die besten Aussichten, da jede Umladung wegfällt, und unter solchen Umständen ist es auch zu verstehen, dass auf allen dänischen Verkehrswegen, wo Dampffähren an Stelle der Dampfer traten, ein kolossaler Aufschwung im Güterverkehr eingetreten ist. Billig ist die Errichtung der neuen Verbindung allerdings nicht, denn Mecklenburgs Landtag hat für alle dazu erforderlichen Einrichtungen etwas über 6 000 000 ℳ. bewilligt und auch Rostock übernimmt schwere Verpflichtungen. Im dänischen Entwurf, der auch die Anlegung eines Telegraphenkabels zwischen Gjedser und Warnemünde umfasst, werden über 3 000 000 ℳ. gefordert. Mit der Dampffährenlinie Warnemünde-Gjedser wird dann aber auch die internationale Schnellzugsverbindung nach Kopenhagen zeitgemässer und zuverlässiger sein. („Voss. Ztg.")

— **Der parlamentarische Feldzug**, welcher derzeit in **Frankreich gegen die grossen Eisenbahngesellschaften** vorbereitet wird und zunächst scharfe Vorgefechte in der Presse veranlasste, ist wohl auf folgenden energischen Erlass, den der Minister der öffentlichen Arbeiten, Baudin, wegen des Fahrdienstes an die Verwaltungsräthe der Gesellschaften gerichtet hat, nicht ohne Einfluss gewesen. Der Erlass lautet:

„Meine Herren! Die Wünsche oder Beschwerden der gewählten Körperschaften oder der interessirten Bevölkerungskreise, betreffend den Gang der Züge (la marche des trains) verursachen alsbald nach ihrem Eingang bei meiner Verwaltung eine eingehende Untersuchung, infolge deren ich häufig veranlasst bin, den Gesellschaften Aenderungen in ihren Fahrplänen oder die Schaffung neuer Züge vorzuschreiben. Im allgemeinen wird, um so wenig als möglich Störung in den Betrieb zu bringen, die Inkraftsetzung dieser Entscheidungen vertagt bis zu dem Zeitpunkte der mit einer Gesammtneuregelung des Fahrplans verbundenen Dienständerungen. Nun muss ich aber zu meinem Bedauern feststellen, dass in vielen Fällen die mir zur Regelung des Sommer- oder Winterdienstes unterbreiteten Vorschläge den vorher ergangenen Auflagen (injonctions) keine Rechnung tragen. Manchmal übergeht die Gesellschaft sie völlig mit Stillschweigen, manchmal lässt sie sich herbei, sie zu erörtern und die Gründe darzulegen, wegen deren sie geglaubt hat, ihnen nicht Folge geben zu sollen.

Ich bin nicht in der Lage, diese Art des Verhaltens zuzulassen. Ihre Gesellschaft ist im Laufe der Erhebungen, welche jeder meiner Entscheidungen vorangehen, befragt worden. Diese Entscheidungen, einmal erlassen, müssen als vollstreckbar und endgültig angesehen werden, ohne neue Erörterungen oder Studien; die vorgeschriebenen Aenderungen müssen also alle ohne Ausnahme in den Vorschlägen sich finden, welche Sie wegen des mit dem Fahrplanwechsel verbundenen Dienstwechsel an mich richten. Ich bitte Sie, mir die formelle Zusicherung zu geben, dass es künftig so sein wird.

Empfangen Sie, meine Herren usw.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
Pierre Baudin."

Zugleich veröffentlicht der Abgeordnete Lhopiteau, der eine Interpellation an die Kammer wegen des Mangels an Fahrmaterial auf der Westbahn angekündigt hat, die Gründe dieses Schrittes im „Matin" mit dem Vorbemerken, dass er dieses Blatt wähle, weil es so frei und muthig für das von den Eisenbahngesellschaften ausgebeutete und belästigte Publikum eingetreten sei. Der Interpellant führt aus, dass jedes Jahr um diese Zeit zur Fortschaffung der verschiedenen Ernten usw. der Eisenbahnverkehr stark zunimmt, die Gesellschaften dies wissen und danach ihre Maassnahmen treffen müssten. Aber von Jahr zu Jahr ergibt sich derselbe Mangel und zeigt sich keine Besserung. Schon 1897 hat Lhopiteau deshalb im Parlament interpellirt. Zum Beweise, dass jetzt die Verhältnisse völlig unerträglich geworden, führt er u. a. folgendes an: Industrielle, welche jeden Tag 10—15 Wagen beladen, was einen regelmässigen und wichtigen Transport für die Westbahn ausmacht, warten über 14 Tage, ohne einen einzigen Wagen zu erhalten. Einem von ihnen führt man eines Abends 30 auf einmal zu, dann lässt man ihn ganze Wochen, ohne ihm einen einzigen zu liefern, wieder warten. Ein anderer ist gezwungen, seine Absatzgebiete einzuschränken oder durch seine Wettbewerber liefern zu lassen, während er einen grossen Vorrath an Waaren aufgestapelt hat. In Chartres ist an jedem letzten Donnerstag des Monats ein sehr bedeutender Rinder- und Pferdemarkt, wozu auf dem Bahnhofe in Chartres 60—80 Wagen verlangt werden. Am 28. September war bis spät Nachmittags kein einziger zur Verfügung der Händler. Auf Beschwerden antwortete die Gesellschaft naiv, dass sie vor allem die Verfrachtungen nach dem Generaltarif zu besorgen gedenkt und die Transporte nach Spezialtarifen in zweiter Linie lässt. Nun aber habe sie, von allen Seiten bedrängt, bei ihrem Mangel an Güterwagen vertraulich die Bahnhofsvorstände bevollmächtigt, Personenwagen zur Beförderung der dringendsten Güter zu benutzen. Ein Gewährsmann des Interpellanten versichert, eine Ladung Getreide in einem Wagen I. Klasse gesehen zu haben. Er selbst hat die Beweise in Händen, dass in Wagen III. Klasse Kleie, Korn und selbst Superphosphat versandt wurde. Am 23. Oktober hat ein Industrieller 12 Wagen III. Klasse mit Superphosphat beladen. In einem Wagen III. Klasse, dessen Nummer genannt wird, hat ein Landwirth eine Ladung Guano erhalten. Es sei nicht gesagt, ob diese Wagen desinfizirt wurden, ehe sie wieder zur Personenbeförderung Verwendung fanden. An der Verkehrsstockung zwischen Paris und Chartres sei die Westbahn nicht allein schuld; der Staat habe versäumt, das hier nöthige Stück Staatsbahn auszubauen. 200 Abgeordnete verlangen in einem Antrage ein einschlägiges Gesetz. Weiter wird getadelt, dass die Entladung der Wagen viel zu wünschen übrig lasse. Schliesslich sagt der Interpellant: „Wenn nun die Westbahngesellschaft die Ermächtigung verlangt, Fahrmaterial zu bauen, dann stösst sie unfehlbar auf eine Weigerung des Ministeriums, welches vorschützt, dass die Gesellschaft die Zinsgarantie des Staates zu viel in Anspruch nehme. Ist das nicht ein circulus vitiosus?" Herr Lhopiteau versichert, dass er eine ganz bestimmte Antwort verlangt. Man unterwerfe die Landwirthschaft und Industrie Frankreichs seit Jahren einer zu starken Prüfung; es sei Zeit, dass die Monopolgesellschaften für und nicht gegen das Publikum den Betrieb leisten.

Als Ergebniss eines schon vorhandenen Schuldbekenntnisses der Westbahngesellschaft theilt der „Matin" mit, dass diese dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Ersetzung ihres Direktors Marin durch Herrn von Larminat bekannt gegeben habe; das Blatt deutet an, dass Herr Marin als Sündenbock in die Wüste geschickt werde.

Das schon angekündigte Vorgehen des Ministers der öffentlichen Arbeiten (vergl. Nr. 89) zur Reform des Bahnpolizeigesetzes von 1845 ist nunmehr erfolgt. Der den Kammern zu unterbreitende Gesetzentwurf betrifft eine ziemlich grosse Reihe von Punkten, besonders die Zugverspätungen. Die Strafen werden erhöht, die Verantwortlichkeit erweitert. Der Gesetzentwurf ist der Eisenbahnkommission der Abgeordnetenkammer überwiesen worden, die am 22. d. Mts. ihre Berathung begonnen hat.

— **Der Rückkauf der französischen Eisenbahnen.** In dem Kampfe, welchen jetzt der Berichterstatter der Budgetkommission der Abgeordnetenkammer, Bourrat, zur Verstaatlichung der französischen Eisenbahnen aufgenommen hat, veröffentlicht der „Temps" vom 19. d. Mts. zwei eingehende Artikel; einen von Herrn Bourrat selbst und eine Entgegnung zu Gunsten des bisherigen französischen Privatbahnsystems. Ohne hier auf die Prinzipienfrage usw. weiter uns einzulassen, greifen wir einige interessante Angaben über das Fahrmaterial heraus. Herr Bourrat, der beweisen will, dass nicht nur die Zahl der Wagen und Lokomotiven erheblich grösser sein müsste, sondern dass auch das vorhandene Material zum Theil veraltet ist, beruft sich darauf, dass im Jahre 1896 Herr Guyot-Dessaigne, einer der Minister der öffentlichen Arbeiten, welche ihre Aufmerksamkeit auf den Rückkauf richteten, eine fachmännische Kommission zur Untersuchung der finanziellen Lage der Orléans-, Süd- und Westbahn einsetzte. In dem von dieser erstatteten Bericht wurde die Entwerthung des rollenden Materials dieser Gesellschaften mit 40—50 % angegeben. Bourrat erklärt jetzt gegenüber den gemachten Einwendungen die früher von ihm behauptete Verhältnissziffer von 45 % als

noch zu gering; die genannten Gesellschaften haben gegenwärtig noch ein gut Theil Material in Gebrauch, das über 85 Jahre alt ist. Hierzu gibt er nach amtlichen Daten — die ihm das Ministerium übermittelt hat — folgende, wie er sagt, „sehr interessante" Statistik: Die Westbahn hat unter der Gesammtsumme von 1541 Lokomotiven, welche sie 1899 besitzt, 428, deren Gebrauch auf ein älteres Datum als 1865 zurückgeht; die Südbahn 227 unter 1836, die Orléansbahn 412 unter 1377. Unter 4432 Personenwagen hat die Westbahn 2778 im Dienst länger als seit 1865, die Südbahn 832 unter 2353, die Orléansbahn 947 unter 3742. Unter 14614 bedeckten Güterwagen zählt die Westbahn 8948 jenes Alters, die Südbahn 3798 unter 12093, die Orléansbahn 3825 unter 15472. Schliesslich besitzen unbedeckte Güterwagen über 35 Jahre alt: die Westbahn 6229 unter 11679, die Südbahn 2957 unter 11729 und die Orléansbahn 4264 unter 12330. Nach dieser Statistik haben 1899 die drei Gesellschaften im Dienst und bewerthen zum Ankaufspreis Fahrmaterial, das seit mehr als 35 Jahren, schon vor 1865 im Dienst war: Die Westbahn mehr als ein Viertel ihrer Lokomotiven und die Hälfte ihrer Wagen; die Südbahn ein Viertel ihrer Lokomotiven und ein Drittel ihrer Wagen; die Orléansbahn ein Drittel ihrer Lokomotiven und ein Drittel ihrer Wagen.

Wir geben nur noch einen Vergleich aus dem Aufsatz des Herrn Bourrat, den er betreffs anderer Staaten des Kontinentes zieht. Er sagt: Deutschland hat 46819 km Eisenbahnen, von denen 43759 durch den Staat betrieben werden; Oesterreich-Ungarn 31262 km, darunter 21905 km vom Staat betrieben; Russland 36832 km, darunter 24083 km vom Staat betrieben; Belgien 4724 km, darunter 3340 km vom Staat betrieben. „Alle haben ihre Eisenbahnen zurückgekauft oder kaufen sie zurück: nur um diesen Preis ist die Sicherheit der wirthschaftlichen und der nationalen Vertheidigung zu haben."

Die zugleich vom „Temps" veröffentlichte Entgegnung beanstandet die Richtigkeit der obigen Zahlen nicht; sie bestreitet nur zum Theil die daraus gezogenen Schlüsse und sucht die Vortheile des französischen Privatbahnsystems hervorzukehren; es wird dabei u. a. bezeichnender Weise gegen die Verstaatlichung gesagt: „Dann würden die einen um jeden Preis das Material vermehren wollen; andere würden die Besoldung des Personals erhöhen, andere die Tarife herabsetzen wollen. Und indem zugleich die Politik nnd der Büreaukratismus sich hineinmischen, würden die jetzt für den Staatshaushalt in Aussicht gestellten Einnahmen bald beeinträchtigt werden."

— Am 20. d. Mts. hat die feierliche **Eröffnung der bulgarischen Staatsbahnlinie Roman-Plewna-Schumla** stattgefunden. Bei dem Eröffnungsbankett brachte Fürst Ferdinand einen Trinkspruch aus auf die friedliche Weiterentwickelung Bulgariens.

Die Bahn durchzieht das Herz des nördlich vom Balkan gelegenen Theils Bulgariens und ist daher für die wirthschaftliche Aufschliessung des Landes von hervorragender Bedeutung.

— Nach der „Fr. Z." hat der türkische Ministerrath beschlossen, die Konzession zum Bau der projektirten **Eisenbahn Konia-Bagdad Bassorah** mit staatlicher Garantie an die anatolischen Bahnen nunmehr zu ertheilen. Ausarbeitung und Unterzeichnung des bezüglichen Vertrages bleiben einem späteren Termin vorbehalten, wenn die deutsche Studienkommission aus Mesopotamien zurückgekehrt sein wird.

## Allgemeines.

— Die „Nat. Ztg." schreibt: Ueber die **Kosten des Baues von Eisenbahnen und Wasserstrassen** sind im Publikum und auch bei Personen, denen man genügende Sachkenntniss zutrauen sollte, noch immer recht irrige Ansichten vorhanden. Allgemein hält man moderne zweischiffige Kanäle für weit theurer als „Schleppbahnen". Das wird denn auch gegen den Mittellandkanal geltend gemacht. So heisst es in einem vom diplom. Ingenieur Alexander Visnowsky für die „Zeitschrift für Lokal- und Strassenbahnen" verfassten und als Sonderdruck in Wiesbaden 1899 erschienenen Aufsatz „Schifffahrtskanäle und Kleinbahnen": es seien „die Anlagekosten der Kanäle denen der Eisenbahn gegenüber zumindest vier mal so hoch und in kupirtem Terrain bis ans 100fache" anzunehmen. Als Beweise nennt der Verfasser zwei Seekanäle, von denen der eine eine Gründung schlimmer Sorte darstellt und zudem nicht fertig ist, und der andere nicht einmal im einzelnen durchprojektirt ist, nämlich den Panamakanal und den Nikaraguakanal. Dass man die für grosse Seeschiffe von 8 m und mehr Tiefgang bestimmten Kanäle — und das würde sogar von dem verhältnissmässig billigen Kaiser Wilhelmkanal, der auf das Kilometer etwa 1600000 ℳ gekostet hat, gelten — nicht in Vergleich mit gewöhnlichen Eisenbahnen stellen darf, ist aber ebenso einleuchtend, wie, dass man einen gewöhnlichen Binnenschifffahrtskanal nicht in Vergleich stellen darf etwa mit der Berliner Stadtbahn, die 5000000 ℳ auf das Kilometer gekostet hat. In Wirklichkeit sind die Baukosten einer Eisenbahn durchschnittlich nicht etwa 4 mal so hoch wie die eines Kanals, sondern betragen vielleicht 55 bis 85 % der Kanalbaukosten. Die Kosten für das Kilometer Vollbahn schwanken, je nach den Gelände- und sonstigen Verhältnissen, im allgemeinen zwischen 180000 und 600000 ℳ, im Mittel betragen sie — wie z. B. aus den reichsstatistischen Jahrbüchern zu ersehen — zwischen 240000 und 260000 ℳ. Der Erstling unter den deutschen Kanälen für 600 bis 700 t-Schiffe, der Kanal Dortmund-Emshäfen, hat — vergl. S. 29 der offiziellen Schrift „Der Dortmund-Emskanal" — 316000 ℳ auf das Kilometer gekostet, wobei ein grosser Theil der Kosten der Häfen von Dortmund, Münster, Papenburg und Emden mitgerechnet ist. Der Rhein-Weser Elbekanal ist, einschliesslich der preussischen Zweigkanäle und der von Preussen zu kanalisirenden Weserstrecke sowie einschliesslich aller Speisekanäle und Pumpwerke zu rund 506000 ℳ auf das Kilometer veranschlagt. Davon kommen aber auf das Kilometer der Hauptstrecke des Mittellandkanals einschliesslich Speisung nur rund 466000 ℳ. Dagegen würde eine Schleppbahn nach den Verhandlungen in der Kanalkommission 300000 ℳ auf das Kilometer kosten, während die jährlichen Unterhaltungskosten der Bahn etwa 25000 ℳ, die des Mittellandkanals einschliesslich Betrieb und Verwaltung weniger als 3300 ℳ für das Kilometer betragen würden. Demnach ist die von vielen so gepriesene Schleppbahn in Bau und Unterhaltung weit theuerer als der Mittellandkanal.

Die Bewegung zu Gunsten der Benutzung von Wasserstrassen für Massentransporte beginnt auch in Nordamerika lebhafter zu werden. Nachdem schon vor einiger Zeit die Projekte zur Verbindung der grossen amerikanischen Seen mit dem atlantischen Ozean — durch grossartige leistungsfähige Wasserstrassen auf kanadischer Seite — greifbare Gestalt gewonnen haben, hat nach der „Newyorker Staatszeitung" Ende Oktober in Newyork eine öffentliche Sitzung des Kanalkomitees für den Staat Newyork stattgefunden, in der einer Vertiefung und Erweiterung der vorhandenen Kanäle, u. a. des Eriekanals, von Vertretern der Seebörse und der Handelskammern lebhaft das Wort geredet wurde. Die Kanäle könnten Getreide um 40 Cents per Tonne billiger befördern als die Bahnen, und es bedürfe nur der Schaffung von entsprechenden Lösch-, Lade- und Umschlagsvorrichtungen, sowie eines geregelten Betriebes auf den zu erweiternden und zu vertiefenden Kanälen, um Newyork zum bedeutendsten Getreidemarkte der Welt zu machen.

— Ueber die **Verwendung von elektrischen Lokomotiven im Rangirdienst** schreibt man der „Nordd. Allg. Ztg.": Ausser den elektrischen Grubenlokomotiven für die Arbeit unter Tage sind neuerdings auch Versuche mit der Verwendung des elektrischen Betriebes zu Rangirzwecken gemacht worden, und die Ergebnisse sind so günstig, dass zu erwarten steht, dass eine Reihe weiterer Gruben sich zur Anschaffung des neuen Beförderungsmittels entschliessen werden. Eine elektrische Rangirlokomotive, welche von der Firma Arthur Koppel für ein westfälisches Kohlenwerk gebaut ist, ist bemerkenswerth. Die Lokomotive hat zwei Elektromotoren, welche in der bei Strassenbahnen üblichen Weise an den Radachsen aufgehängt sind. Die Uebertragung von den Motorachsen auf die Zahnradachsen geschieht durch gefräste Zahnradvorgelege. Die Motoren haben eine normale Leistung von je 20 PS. Die Lokomotive dient zum Rangiren der Staatsbahnwagen und befördert auf horizontaler Strecke 80 bis 100 t. Das Werk, für welches dieser Motorwagen gebaut ist, hatte bereits eine elektrische Lichtanlage von 110 Volt Spannung, und die Lokomotive ist auch für die gleiche Spannung gebaut. Infolge dieser niedrigen Spannung ist die Stromstärke eine ziemlich hohe, weshalb die Lokomotive mit zwei Stromabnehmern ausgerüstet ist, welche durch eine Schnur mit einander verbunden sind und sich beim Wechsel der Fahrtrichtung selbstthätig umkehren. Hierdurch fällt das lästige Umstellen durch eine Schnur oder dergleichen fort. Die beiden Stromabnehmer stellen sich stets parallel, so dass Kurven und Ausweichungen ohne Schwierigkeiten befahren werden können.

— **Von Induktionsstörungen freie elektrische Bahn.** Mit Magnetnadeln arbeitende Beobachtungsstationen, überhaupt zur Ausführung feiner elektrischer und magnetischer Messungen berufenen Anstalten haben wiederholt Einspruch gegen die Anlage elektrischer Bahnen in ihrer Nähe erhoben. Der Widerspruch richtete sich vor allen Dingen gegen die Schienenrückleitung, da die in das Erdreich übertretenden vagabundirenden Ströme oft arge Störungen verursachten; aber auch der in der Oberleitung fliessende Strom übt einen nachweisbaren magnetisirenden Einfluss

aus. Jetzt ist in Strassburg i/E. gezeigt worden, dass man die Störungen auch der empfindlichsten Instrumente auf einfache Weise vermeiden kann. Eine Linie der Strassburger Strassenbahnen — die beiläufig bemerkt, von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin gebaut sind — nähert sich bis auf 230 m dem physikalischen Institut der Universität. Auf den ersten Blick unterscheidet sich, wie S. Wächter in der „Elektrotechn. Zeitschrift" ausführt, die Bahn von anderen elektrischen Bahnen dadurch, dass die Wagen statt mit einem mit zwei Kontaktarmen ausgerüstet sind, deren Rollen an zwei nebeneinander verlaufenden Fahrdrähten geführt sind. Der eine Fahrdraht ist die Stromzuleitung, der andere die Rückleitung. Die Schienen, die sonst bei den Strassburger Strassenbahnen die Rückleitung darstellen, sind auf der in Betracht kommenden Strecke durch isolirenden Verguss der Stösse an den Enden der Strecke völlig ausgeschaltet. Durch diese Anordnung ist erreicht, dass einerseits von der oberirdischen Leitung kein Strom in die Umgebung gelangt, andererseits die magnetisirenden Wirkungen der in den beiden Fahrdrähten fliessenden Ströme sich nahezu aufheben. Aus diesem Grunde ist auch eine Beeinflussung der magnetischen Instrumente, die sich in einiger Entfernung befinden, unmöglich. Weil die Wagen auch Strecken mit Schienenrückleitung befahren, ist noch Vorkehrung getroffen, dass beim Uebergang vom Betrieb mit Schienenrückleitung die Benutzung des zweiten Drahtes vom Wagenführer niemals vergessen werden kann. Während der Fahrt durch die übrige Stadt bleibt der eine Kontaktarm niedergelegt und kommt erst in der Nähe des Observatoriums in Verwendung.

— Die Aktiengesellschaft Siemens & Halske wird die Ingenieurabtheilung der **Pariser Weltausstellung** beschicken, welche sich im Osten von Paris, also auf dem dem Ausstellungsterrain entgegengesetzten Vorstadtgebiete (Vincennes) befinden wird. Zur Ausstellung soll der „B. B.-Ztg." zufolge eine **Probestrecke der elektrischen Stadtbahn in Berlin** gelangen und zwar je ein Theil des Hochbahnviadukts und des Unterpflasterbahntunnels nach Budapester System. Form und Ausführung dieser Anlage werden sich streng an den bereits fertiggestellten Hochbahnviadukt in der Gitschinerstrasse bezw. an den projektirten Tunnelbau am Potsdamer Bahnhofe halten. Das Ganze macht auf den Beschauer den Eindruck einer 50 m langen Hochbahnhaltestelle. Zu derselben führen breite Steintreppen empor, die ein einfacher aber würdiger Portalbau abschliesst. Die Gleise der Hochbahn, auf denen ein vollständiger, betriebsfähiger Personenzug für elektrischen Betrieb (je zwei Motorwagen und Personenwagen) hält, führen, ebenso wie die elektrische Stromleitung, in einen anschliessenden Felsenaufbau hinein, woselbst die Unterpflasterbahnstrecke zur Darstellung gelangt. Neben den Gleisen sind breite Gänge angeordnet, welche es ermöglichen, die Einrichtung des 10 m langen Tunnels bei elektrischem Licht in Augenschein zu nehmen. Die Kosten der Anlage, welche sich im Freien, im Bois de Vincennes, befinden wird, sind auf etwa 150 000 *M.* veranschlagt worden. Inmitten der hier, zum Theil in der grossen Maschinenhalle, zur Ausstellung gelangenden Eisenbahnbauobjekte wird diese elektrische Bahnanlage einer deutschen Weltfirma einen hervorragenden Platz einnehmen. Für sachgemässe Erläuterung der Anlage in allen Sprachen wird die Firma Sorge tragen.

— Der deutsche Reichshaushaltsetat für 1900 wird, wie verlautet, auch die Mittel für die Errichtung einer **Reichsprüfungsanstalt für Materialien** bereit stellen. Die „Nationalliberale Korrespondenz" bemerkt dazu:

„Der Aufschwung der Technik, vor allem das Emporblühen des Eisenbahnwesens und des Eisenbaues, hat Schritt für Schritt auch das Bedürfniss gesteigert, die Materialien verschiedenster Art auf ihre Brauchbarkeit in ökonomischer und konstruktiver Beziehung zu prüfen. Seit ungefähr 50 Jahren geschieht dies mit Eisen und Stahl; bald darauf wurden Bausteine und Cement geprüft. Die erste Anregung kam von privater Seite; bald aber erkannte der Staat es als seine Pflicht, solche Prüfungen von autoritativer Seite vornehmen zu lassen, und so wurden besondere Prüfungsanstalten eingerichtet, in Preussen eine solche in Verbindung mit der technischen Hochschule in Charlottenburg, die, zugleich Lehrzwecken dienend, die Aufgabe verfolgt, für Behörden und Private die Materialien der Technik nach allen Richtungen hin auf ihre Nutzungseigenschaften zu untersuchen. Andere Anstalten solcher Art im Reiche bestehen in München, Dresden, Stuttgart u. s. f. in Verbindung mit den technischen Hochschulen. Grössere Privatwerke sind natürlich für sich auf diesem Gebiete vorgegangen; so z. B. Krupp in Essen, die Stahlwerke in Bochum und Ruhrort und die kaiserlichen Werften in Kiel und Wilhelmshaven. Von besonderer Wichtigkeit ist begreiflicherweise die Einheitlichkeit des Prüfungsverfahrens; das ist bisher nur privatim geregelt. Von Zeit zu Zeit tritt eine grössere Zahl der Betheiligten zu freien Berathungen zusammen; die dabei gefassten Beschlüsse sind zwar nicht bindender Kraft, haben aber, in geeigneter Weise veröffentlicht, das Prüfungswesen erheblich gefördert. Unter diesen Umständen ist es begreiflich, dass an das Reich die Anregung kam, sich des Materialprüfungswesens besonders anzunehmen, sei es durch eine Unterstützung der bestehenden Prüfungsanstalten, sei es — und dazu drängt schliesslich die ganze technische Entwickelung — durch Einrichtung einer besonderen Reichs-Centralprüfungsanstalt, die frei von Rücksichten auf Lehrzwecke den Bedürfnissen der Technik immer zu folgen vermag. In dieser Richtung bewegte sich auch ein von allen liberalen Parteien im Reichstage vor zwei Jahren eingebrachter Antrag, der darauf hinwies, ‚dass sich eine solche Ausgestaltung des technischen Prüfungswesens nach der praktischen Seite für das gesammte Erwerbsleben einschliesslich der Forst- und Landwirthschaft sowie für die Aufgaben des Staates auf dem Gebiete der öffentlichen Arbeiten, des Heeres und der Marine als unentbehrlich erwiesen habe'. Die Reichsregierung erkannte dies Bedürfniss schon damals bereitwillig an, nur war man noch nicht im Klaren über die Mittel und Wege, namentlich in Rücksicht auf die einzelnen Landesanstalten, die solcher Einrichtung für Unterrichtszwecke nicht entrathen können und von der Einrichtung einer grossen, für jedermann zugänglichen Anstalt in Berlin eine Verminderung des aus der Praxis ihnen zugehenden Prüfungsmaterials besorgen. Wie im Januar d. J. im Reichstage der Staatssekretär des Innern, Graf von Posadowsky, darlegte, war der gegebene Weg eine Reichsanstalt, schon aus dem Grunde, weil die nur mit grösseren Mitteln zu bewerkstelligenden grossen Dauerproben des Materials an kleineren Anstalten nicht zu machen sind. Unklar war nur, wie man in Berücksichtigung dieser Anstalten die Thätigkeit der Reichsanstalt klar abzugrenzen habe. Diese Schwierigkeiten sind im Laufe des Sommers behoben worden. Das Reich wird eine eigene Prüfungsanstalt erhalten; in dem Etat für 1900 sind Mittel dafür bereit gestellt."

— **Wenn Prinzessinnen reisen.** Das russische Kaiserpaar hatte bei seinem Aufenthalte in Deutschland bekanntlich die drei kleinen Prinzessinnen bei sich, welche auch die Reise nach Potsdam mitmachten. Damit die Prinzessinnen unterwegs stets frische Milch bekommen konnten, wurden in einem der elf Wagen des russischen Hofzuges zwei stattliche holländer Kühe mitgeführt. Der betreffende Wagen ist vollständig als Kuhstall eingerichtet, Fussboden und Wände sind mit weissblauen Mettlacher Fliesen belegt, und es herrscht blitzende Sauberkeit darin. Frisches Grünfutter wurde nach Bedarf an den einzelnen Stationen eingenommen, bei denen es im voraus telegraphisch bestellt wurde, und die Kühe befanden sich anscheinend ganz wohl dabei. Bei der Ankunft des Zarenpaares in Potsdam erregte es unter den am Bahnhofe anwesenden Personen keine geringe Verwunderung, als gerade im Augenblicke der feierlichen Begrüssung aus dem hintersten Wagen des russischen Hofzuges ein kräftiges „Muh!" ertönte.

---

## Gerichtsentscheidung.

Den Wagenführer, der auf eine öffentliche Strasse einbiegt, ohne sich vorher davon überzeugt zu haben, dass er nicht etwa mit einem anderen Fuhrwerke oder einer Strassenbahn zusammenstösst, trifft die Haftpflicht für den hierdurch verursachten Schaden.

Das Urtheil des Oberlandesgerichts Colmar vom 31. Oktober 1898, bestätigt durch Urtheil des Reichsgerichts vom 7. April 1899, führt hierzu folgendes aus:

Der Fuhrmann des Klägers hatte einen zwischen zwei Häusern gelegenen Bauplatz dazu benutzt, mit seinem Fuhrwerke zu drehen. In dem Augenblicke, als er auf die Strasse zurückkehrte, wurden die Pferde von dem Strassenbahnzuge erfasst und Pferde und Wagen beschädigt. Der vom Kläger erhobene Ersatzanspruch wird darauf gestützt, dass der Lokomotivführer es unterlassen habe, ein Zeichen mit der Dampfpfeife bezw. dem Horn zu geben und dass der Zug nicht mit einer Durchgangsbremse ausgerüstet, die vorhandenen Bremsen aber auch nicht bedient worden seien. Diese Ausführungen mussten als unzutreffend zurückgewiesen werden. Der Lokomotivführer kann nur dann zu Warnungszeichen verpflichtet sein, wenn er eine Strassenkreuzung erreicht oder eine unmittelbare Gefahr wahrnimmt. Beides liegt hier nicht vor; der Lokomotivführer brauchte ebensowenig darauf besonders zu achten, ob etwa von dem freien Platze, den er nicht übersehen konnte, sich ein Fuhrwerk näherte, wie aus einer der zahlreichen Thoreinfahrten. Der Pflicht zur Aufmerksamkeit hat er genügt, wenn er bei Wahrnehmung der Gefahr die geeigneten Maassregeln trifft, um dieser nach Möglichkeit vorzubeugen. Der Zusammenstoss war ein so plötzlicher, dass mit Recht sofort

Gegendampf angewendet wurde, der allerdings die Beschädigung nicht mehr verhindern konnte. Diese Maassnahme machte es zunächst unmöglich und liess es sodann überflüssig erscheinen, das Haltesignal mit der Dampfpfeife zu geben, da ein Anziehen der Bremsen jedenfalls zu spät gewirkt hätte. Ob der Schaden bei Vorhandensein einer Luftdruckbremse weniger gross gewesen wäre, mag dahingestellt bleiben, bei den z. Zt. noch neben einander bestehenden verschiedenen Bremsarten kann der Bahn die Nichtanbringung der Luftdruckbremse nicht als Verschulden angerechnet werden.

Es ist aber ferner durch die Beweisaufnahme festgestellt, dass der Unfall durch eine Unachtsamkeit des Fuhrmannes verursacht worden ist. Der schwer beladene Wagen war auf dem nach der Strasse zu abschüssigen Bauplatze stecken geblieben und als der Fuhrmann die Pferde zum Ziehen antrieb und diese anzogen, stand er mit dem Rücken nach der Strasse gekehrt und achtete weder auf Strassenbahn noch auf Fuhrwerke.

(Landger. Mülhausen, Sache M. gegen Strassenbahnen Mülh.-Ens.) C.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Dezember d. J. wird die an der Strecke Berlin-Stettin zwischen Buch und Bernau gelegene, dem Personen- und Wagenladungsgüterverkehr bereits dienende Haltestelle Zepernick auch für die Abfertigung von lebenden Thieren eröffnet werden. Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankirt, von derselben nur unfrankirt, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

**Aenderung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Bahnstrecke Naumburg-Artern gelegene Station Laucha hat nicht — wie in der Nr. 86 d. Ztg. mitgetheilt worden ist — die Zusatzbezeichnung an der Unstrut, sondern die Zusatzbezeichnung „a. Unstr." erhalten.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4183 vom 15. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, Würzburg, den 18./19. Oktober 1899 (abgesandt am 20. November d. J.).

Nr. 4183 vom 15. November d. J. an die Mitglieder des Unterausschusses zur Ausarbeitung einheitlicher Bestimmungen über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck, betreffend die Niederschrift über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Ausarbeitung gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr, Würzburg, den 18./19. Oktober d. J. (abgesandt am 20. November d. J.).

Nr. 4218 vom 17. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend die Entwürfe gemeinsamer Abfertigungsvorschriften für den Güterverkehr und eines neuen Uebereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 20. November d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Stationen.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Eröffnung der Haltestelle Tschausch und Ausgabe des Nachtrages III zum Lokalpersonentarife.

Mit 30. November 1899 wird die zwischen den Stationen Brüx und Triebschitz beim Wächterhause Nr. 50/a neu errichtete Haltestelle Tschausch für den lokalen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Züge mit Personenbeförderung, welche von dem vorgenannten Tage an in Tschausch Aufenthalt haben, sind aus der ab 1. Oktober l. J. gültigen Fahrordnung ersichtlich.

Mit dem Tage der Eröffnung der genannten Haltestelle tritt auch der Nachtrag III zum Lokalpersonentarif vom 16. Dezember 1897 in Kraft, welcher den Kilometerzeiger sowie die Bestimmung der Fahrpreisermässigung für mittellose durch den Biss wuthverdächtiger Thiere verletzte Personen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 10 Hellern pro Stück bei der Direktion in Teplitz und bei den Stationen erhältlich.

Teplitz, den 18. November 1899. (3094)
Die Direktion.

## 2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 gelangt der Nachtrag V zum Berlin-nordostdeutschen Gütertarif — Gruppe I/III — zur Einführung.

Derselbe enthält:

a) neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Direktionsbezirks:
   - Bromberg: Betkenhammer, Landsberg a/W.-Brückenvorstadt, Raygrod, Reitwein, Wiederau,
   - Danzig: Adlig Schönau, Altwieck, Bresin, Buchwalde i/Wstpr., Carwitz, Fichthof, Freest, Freystadt in Westpr., Garzigar, Gr.-Plauth, Köslin, Landechow, Leba, Liessau in Westpr., Nassow, Neuendorf (Kr. Lauenburg), Polken-Seeberg, Putzig, Rahmel, Rekau, Rügenwalde, Sawdin, Scharnhorst, Schlawe, Schübben-Zanow, Sellistrau, Stolp, Stolpmünde, Zitzewitz,
   - Königsberg: Alt-Ukta, Angerburg, Arnstein, Benkheim, Bischofsburg, Bodschwingken, Budderu, Bujaken, Collogienen, Dombrowken, Frankenau, Goldap, Grabowen (gültig vom Tage der Betriebseröffnung), Gurnen, Heilsberg, Landsberg i/Ostpr., Linkuhnen, Nordenburg, Paballen, Peitschendorf, Perlswalde, Pröck, Sallwarschienen, Sangnitten, Seeburg, Sensburg, Sorquitten, Tollnigk, Wandlacken, Wildenhoff.
   - Berlin: Ahrensfelde, Blumberg, Dallgow-Döberitz, Marzahn, Seefeld (Mark), Werneuchen,
   - Stettin: Alt-Hüttendorf, Beenz, Bergsdorf, Dannenwalde, Dramburg, Eulenburg, Falkenburg, Friedrichswalde (Kr. Anger-

münde), Fürstenberg i/Meckl., Golzow (Kr. Angermünde), Gransee, Grimmen, Gr.-Mokratz, Gr.-Sperrenwalde, Guten-Germendorf, Hammelspring, Hassleben, Heinersdorf, Himmelpfort, Joachimsthal, Kl.-Mutz, Kreuzkrug, Leuenberg, Löwenberg i. d. M., Lubow, Lychen, Milmersdorf, Misdroy, Mittenwalde (Kr. Templin), Neuhof (Mark), Neu-Placht, Paculent, Prenzlau-Vorstadt, Rehberg, Ringenwalde (Kr. Templin), Sassnitz-Hafen, Schulzendorf (Oberbarnim), Seefeld (Mark), Sietzing, Sternebeck, Tempelburg, Templin, Tiefensee (Oberbarnim), Vogelsang, Wangerin, Warnow in Pom., Werbellinsee, Zehdenick in der Mark, Zülshagen;

b) sonstige Berichtigungen des Tarifs.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss der Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Soweit Erhöhungen eintreten, erlangen dieselben erst vom 16. Januar 1900 Gültigkeit.

Der Nachtrag ist durch die Fahrkartenausgabestellen unseres Bezirks käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 16. Nov. 1899. (3095)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

---

Am 1. Dezember 1899 gelangt Nachtrag III zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. b. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München anderseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.

München, den 22. November 1899. (3096)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Württ. Lokalgütertarif.**

Zum württ. Lokalgütertarif ist der Nachtrag III ausgegeben worden, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecken Beilstein-Ilsfeld, Warthausen-Ochsenhausen und Blaufelden-Langenburg enthält, die je mit dem Tage der Betriebseröffnung auf diesen Strecken in Kraft treten.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) dieser Ordnung genehmigt worden.

Stuttgart, den 21. November 1899. (3097)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

---

**Magdeburg-Halle-sächsischer und norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. werden die sächsischen Verkehrsstellen Kleinwaltersdorf und Lössnitz, Haltestelle in die vorbezeichneten Verbandsgüterverkehre einbezogen.

Ueber die Frachtberechnung ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 23. November 1899. (3098)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

Am 1. Dezember d. J. treten im Gütertarif für die Gruppe IV für die Beförderung von Ziegelsteinen von der Station Blumenthal (Hannover) F. V. B. nach den Stationen Bremen, Bremerhaven, Burg-Lesum und Geestemünde ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Güterabfertigungen Auskunft geben.

Hannover, den 18. November 1899. (3099)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 tritt ein neuer Ausnahmetarif für Mineralwasser, auch künstliches usw. ab Trento (Trient) bei Sendungen von mindestens 5 und 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Altona, den 16. November 1899. (3100)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.**

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben Nr. 2803 in Nr. 81 vom 21. Oktober l. J. wird bekanntgegeben, dass die Einführung des Nachtrages I zu Theil I und der Neuauflage des Theiles II nunmehr am 1. Januar 1900 erfolgen wird.

München, den 21. November 1899. (3101)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.**

Mit 1. Januar 1900 tritt zu dem für den direkten Güterverkehr zwischen Triest, Fiume, Görz, Monfalcone, Sagrado, Pola und Rovigno einerseits und Eger, Passau, Salzburg und Simbach andererseits bestehenden Tarif, Theil II, vom 1. Februar 1898 ein Nachtrag II in Kraft, welcher Aenderungen der besonderen Tarifbestimmungen insoweit dieselben die Güter-Auf- und Abgabe in Triest betreffen, sowie Ergänzungen des Ausnahmetarifs III bezüglich der Artikel Presslinge, Reisfuttermehl und Reisfutterkleie enthält.

München, den 21. November 1899. (3102)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Erlau der sächsischen Staatseisenbahnen in den nordostdeutsch-sächsischen Thiertarif einbezogen.

Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 20. Nov. 1899. (3103)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Berichtigung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird der im Tariftheil II, Heft 3 für den oben bezeichneten Eisenbahnverband, auf Seite 17 bei der Station Feldkirchen vorgesehene Schnittsatz des Spezialtarifes III von 156 auf 176 ₰ berichtigt.

Wien, am 17. November 1899. (3104)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Petroleum raffinirtes etc. von Pardubitz nach Bodenbach/Tetschen transit etc.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres längstens bis 31. Dezember 1900 gelangen für:

A. Petroleum raffinirt, Blau- und Grünöl, Mineraltheer und mineralische Schmieröle,

B. Petroleumnaphta und Benzin aus Petroleum destillirt bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze im Kartirungswege zur Einführung.

a) Von Pardubitz (S. N. D. V. B.) nach:

| | A. | B. |
|---|---|---|
| Tetschen transit | 41 | 41 |
| Reichenberg transit | 30 | 30 |
| Seidenberg transit | 37 | 41 |
| Liebau transit | 21 | 23 |
| Mittelwalde transit | 23 | 25 und |

b) Von Pardubitz (Oe. U. St. E. Ges.) nach:

| | A. | B. |
|---|---|---|
| Bodenbach transit | 41 | 41 |
| Halbstadt transit | 26 | 29 |
| Mittelsteine transit | 30 | 33 |

Pfennige für 100 kg.

Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach dem Auslande zur Aufgabe gebracht werden.

Wien, am 18. November 1899. (3105)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

---

## 3. Verdingungen.

**Verdingung** von 278 595 Leitungsdraht, 13 450 Stück Schraubenstützen und 47 770 Stück Porzellanisolatoren für Telegraphenzwecke für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Königsberg i/Pr., Stettin, Halle a/S. und Magdeburg.

**Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum **7. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr,** an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. Januar 1900.

Berlin, den 17. November 1899. (3106)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Die Ausführung der eisernen Ueberbauten zur Herstellung einer Unterführung für den Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)** (rund 50 t Flusseisen) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus und können von dort, soweit der Vorrath reicht, gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktion“ sind bis zum

Sonnabend, den 9. Dezember d. J., Vorm. $11^{1}/_{2}$ Uhr,

einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bochum, den 15. November 1899. (3107)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 92 | 29. November 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



Dieser Nummer liegt Nr. 22 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

## Stückgutbeförderung.

Bekanntlich hat sich der Ausschuss des Deutschen Handelstages in seinen letzten Verhandlungen eingehend mit dem Thema der Stückgutbeförderung beschäftigt. Wir berichteten schon in Nr. 85 S. 1385 kurz über das Ergebniss der dieserhalb von dem Ausschuss bei den 47 Mitgliedern des Handelstages gehaltenen Umfrage, das in den meisten Tageszeitungen mehr oder weniger ausführlich wiedergegeben ist und im ganzen für die Leistungen der deutschen Eisenbahnen auf diesem Gebiete nicht ungünstig lautete. Auch in den am 9. und 10. d. Mts. stattgehabten Verhandlungen des Ausschusses selbst scheint nach den bis jetzt vorliegenden kurzen Berichten nichts erheblich neues vorgebracht zu sein.

Die Mittheilungen der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" in ihrer Nr. 4 vom 28. Oktober über den Inhalt der einzelnen in der Angelegenheit ergangenen Handelskammerberichte geben uns indessen Anlass, auf die Sache etwas ausführlicher einzugehen. Ist doch zweifellos das Geschäft der Stückgutbeförderung ein solches, welches seitens der Eisenbahnen einer um so sorgfältigeren Pflege bedarf, als es vergleichsweise viel Mühe und Arbeit kostet und wenig einbringt, aber für das Gedeihen von Handel und Wandel für die Industrie wie für den Kleinverkehr von der einschneidendsten Bedeutung ist. Je schwieriger es in der Praxis des Eisenbahnlebens ist, dem Lauf des in tausenderlei Richtungen und Beziehungen sich bewegenden Stückguts im einzelnen zu folgen, um so wichtiger ist es für die Eisenbahnverwaltungen, über die Beschwerden und die Wünsche der Geschäftswelt auf diesem Gebiet zuverlässig unterrichtet zu werden.

Nach dem Bericht in „Handel und Gewerbe" geht die Antwort der Mehrheit der Handelskammern (abgesehen von 13 Aeusserungen, die sich nur mit der Stückgutbeförderung nach England befassen) dahin, dass Beschwerden nicht beständen oder doch nicht zur Kenntniss der Mitglieder gelangt seien. Klagen sind nur von wenigen Mitgliedern erhoben. Allgemeine Aeusserungen, dass grössere Schnelligkeit erwünscht erscheine, wird man zu den Klagen nicht rechnen können; wenn die Barmer Handelskammer erklärt, dass bei einer Firma im April 1899 von 93 Sendungen 13, d. h. 14 %, mit meist eintägiger, zuweilen zweitägiger Verzögerung eingetroffen seien, so bleibt ohne nähere Angabe unklar, welchen Anspruch die Firma bezüglich der rechtzeitigen Lieferung erhebt.

Besonders scharf lautet folgende Aeusserung der Handelskammer zu Elberfeld: „Nach dem Ergebniss der von uns in unserem Bezirk gehaltenen Umfrage sprechen wir unsere Ansicht dahin aus, dass die Beförderung von Stückgütern mit der Eisenbahn vieles zu wünschen übrig lässt, namentlich hinsichtlich der Schnelligkeit, und dass seitens der dazu berufenen Organe eine Reform derselben mit allen Mitteln angestrebt werden sollte. Wie weit die deutschen Eisenbahnen auf diesem Gebiete zurückgeblieben sind, zeigt sich am deutlichsten bei einem Vergleich mit den englischen Verhältnissen. In England kennt man keinen Unterschied zwischen Fracht- und Eilgut; alle Güter werden mit gleicher Schnelligkeit befördert, und diese Schnelligkeit ist in einer Weise durchgeführt, die es ermöglicht, dass die Güter, welche beispielsweise Nachmittags in London nach Manchester, Bradford, Leeds, Nottingham, Birmingham usw. aufgeliefert werden, schon am nächsten Tage ihre Bestimmungsorte erreichen. Allerdings sind die Frachtsätze höhere als bei uns. Diese ausserordentlich prompte Beförderung dürfte in der Hauptsache darauf zurückzuführen sein, dass auf den englischen Bahnen Personen- und Güterverkehr vollständig getrennt sind, bezw. die Züge über gänzlich getrennte Gleise gefahren werden. Dieses System auf unseren Bahnen einzuführen, dürfte angesichts der vielfach

sehr beschränkten Raumverhältnisse unmöglich und die englische Schnelligkeit in der Beförderung der Güter daher kaum zu erreichen sein. Immerhin aber könnte auch in Deutschland noch manches geschehen, um die Transportdauer für Stückgüter zu verkürzen.“

Diese Aeusserung ist wieder einmal sehr charakteristisch für die uns Deutschen anhaftende Bewunderung alles Fremden und die nicht genügende Schätzung des eigenen Guten. Der Elberfelder Handelskammer ist es anscheinend unbekannt, dass auch in Deutschland in Verkehrsbeziehungen, welche sich mit denen zwischen London und Manchester, Leeds, Birmingham allenfalls vergleichen lassen, eine Frachtgutbeförderung besteht, die der gerühmten englischen kaum etwas nachgibt. Beispielsweise gelangen Stückgüter von Berlin und anderen grossen Plätzen nach Hamburg-Altona, Magdeburg, Leipzig, Stettin, Hannover, Köln, Frankfurt a. M. und umgekehrt regelmässig in einer Nacht an ihren Bestimmungsort. Mit allen diesen Orten besteht eine täglich mehrmalige Stückgutbeförderung. Zwischen Geestemünde und Berlin bezw. Köln verkehren allnächtlich Fischzüge, welche es ermöglichen, dass Fische in Körben, die am Mittag in Geestemünde — und auch in Nordenham — aufgegeben sind, ebenfalls schon in der Nacht in der Centralmarkthalle in Berlin bezw. Köln eintreffen, so dass sie anderen Tages auf dem Markt erscheinen.

Wenn die Elberfelder Handelskammer den Grund für die angeblich schnellere Beförderung des englischen Stückgutes in der dort durchgeführten vollständigen Trennung des Personen- und Güterverkehres sieht, so weiss sie offenbar nichts davon, dass diese Trennung auf allen deutschen Hauptverkehrslinien so vollkommen wie möglich ist. Gemischte Züge, die Personen und Frachtgut befördern, gibt es nur noch auf Nebenbahnen. Das gewöhnliche Stückgut wird also auf den Vollbahnen nirgends mehr mit den Personenzügen befördert, auch das Eilgut ist auf allen Hauptverkehrslinien auf besondere Eilgüterzüge verwiesen, welche täglich mindestens einmal verkehren und etwa 40 bis 50 km in der Stunde zurücklegen. Wenn die Elberfelder Handelskammer weiter sagt, dass in England Personen- und Güterzüge über gänzlich getrennte Gleise gefahren werden, so meint sie doch hiermit wohl nur die Bahnhofsgleise. Denn dass auf freier Strecke besondere Güterzugsgleise bestehen, ist auch in England, soviel uns bekannt, ebenso wie in Deutschland, nur ganz vereinzelt der Fall. In Deutschland verweisen wir nur auf die viergleisige Berliner Stadtbahn als bekanntestes Beispiel einer ausschliesslich dem Personenverkehr dienenden Bahn, auf der nur Nachts die für die Centralmarkthalle bestimmten Güterwagen verkehren. Auf den Bahnhöfen haben wir aber in Deutschland die Trennung der Güterzug- und Personenzuggleise so vollkommen durchgeführt, wie nur möglich. Diese Trennung ist für die Anlage aller grösseren Bahnhöfe eine der Grundbedingungen. Dass die Güterschuppen, die Ladebühnen, die Rampen, Krähne und andere dem Güterverkehr dienende Anlagen sich an Gleisen befinden, die zugleich dem Personenverkehr dienen, wird selbst auf unbedeutenden Stationen kaum mehr vorkommen.

Wenn die Dessauer Handelskammer hervorhebt, dass auch Sendungen mit versicherter Lieferfrist keineswegs prompt befördert würden, und der Handelsvorstand in Nürnberg die nicht ganz verständliche Klage erhebt, „dass die Maximallieferfristen für versicherte Lieferfristen nicht maassgebend seien, diese letzteren vielmehr erheblich darüber hinaus erstreckt würden“, so ist darauf zu bemerken, dass es seit der mit dem 1. Januar 1893 in Kraft getretenen Verkehrsordnung eine Versicherung der Lieferfrist überhaupt nicht mehr gibt, sondern nur eine Versicherung des Interesses an der Lieferung. Durch § 86 d. V.-O. haben die Eisenbahnen die Haftung für den Schaden, der durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, übernommen, ohne dass es einer Versicherung bedarf. Durch § 87 wird der Betrag des Schadensersatzes allerdings für den Fall einer Deklaration des Interesses an der Lieferung erhöht.

Wir übergehen die zahlreich mitgetheilten Einzelfälle, in denen nach Ansicht der Interessenten eine zu langsame Beförderung stattgehabt hat und knüpfen hieran nur einige Bemerkungen: auf ganz kurze Entfernungen, die man, wie es in einem Falle heisst, zu Fuss in ein bis zwei Stunden zurücklegen kann, sollte unseres Erachtens die Eisenbahn für Stückgut überhaupt nur ausnahmsweise in Anspruch genommen werden. Die unvermeidliche Abladung von dem Rollfuhrwerk und Wiederaufladung auf ein solches führt eine Verzögerung und Vertheuerung herbei, die die Eisenbahn für ganz kurze Entfernungen des Stückgutverkehres dem direkt fahrenden Frachtwagen gegenüber nicht immer geeignet erscheinen lässt. Wer wird daran denken, sich der Eisenbahn zu bedienen, um etwa Stückgut von Charlottenburg nach Berlin oder von Altona nach Hamburg zu befördern, obwohl hier die Entfernung bis zu 15 km betragen kann? Einzelne Klagen z. B. über Sendungen von Lichtenfels nach Orten des Bezirks Rottweil lassen uns vermuthen, dass es sich um Sammelsendungen durch Vermittelung von Speditören handelt; die Verzögerung ist vielleicht durch den mit dem Ansammeln verbundenen Zeitverlust veranlasst.

Aeusserungen einzelner Handelskammern machen auf einen Kenner unserer Eisenbahnverhältnisse einen fast komischen Eindruck. Dahin gehört es, wenn die eine meint, die zu häufige Umladung der Stückgüter werde besonders bei Wagenmangel durch das Bestreben der Direktionen veranlasst, ihre Wagen in der Hand zu behalten, sie möglichst wenig in den Bereich anderer Direktionsbezirke übergehen zu lassen, und wenn eine andere gar dem Wunsche Ausdruck gibt, es möchten an den bedeutenderen Stationen Sortirstellen eingerichtet werden, welche die Stückgüter in Wagenladungen ohne Umladung bald nach den Bestimmungsorten oder als Beiladung nach einer nahegelegenen Station zu dirigiren hätten. Beiden Handelskammern scheint die bis zur peinlichsten Ausbildung entwickelte Einrichtung der Kurswagen unbekannt zu sein, für welche die umfassendsten und eingehendsten Anweisungen für jeden Direktionsbezirk bestehen, deren wesentlichster Zweck ist, eben die Umladungen des Stückgutes thunlichst zu vermeiden, und das Stückgut für eine Richtung und für bestimmte Stationen in Wagenladungen zu vereinigen. Daneben wird natürlich auch eine möglichst gute Wagenausnutzung angestrebt, die aber doch auch nur den Verkehrsinteressenten zu gute kommt, welche der Wagen so dringend bedürfen.

Von besonderem Interesse sind die eingegangenen Aeusserungen in Bezug auf den am 1. Oktober 1898 eingeführten Stückgutstaffeltarif. Eine Magdeburger Baumwollspinnerei und -Weberei stellt eine Tabelle auf, wonach die jetzige Stückgutbeförderung nach Breslau, Mühlhausen i/Th. und Köln zwar um 13, 40 und 10 ₰ (doch wohl für den Doppelcentner) theurer ist, als der frühere Sammelladungsverkehr, aber doch auch um ein bis zwei Tage rascher bewirkt wird. Die Mehrzahl der Aeusserungen lautet der Neuerung günstig, die Handels- und Gewerbekammer München theilt zwei ungünstige Urtheile mit:

„Von diesen beiden zuletzt erwähnten Firmen abgesehen,“ heisst es in dem Bericht, „ziehen nur noch fünf eine Parallele zwischen der Raschheit der Beförderung durch die Speditöre und durch die Eisenbahn und erklären übereinstimmend, dass die auch von einigen als billiger bevorzugte Stückgutbeförderung durch die Eisenbahn nach dem neuen Tarif nicht langsamer sei wie bei Vermittelung der Speditöre; zwei sprechen sich unter anderem dahin aus, dass die Beförderung durch die Speditöre in Sammelladungen eine Verzögerung verursache, und dass seit Einführung des ermässigten Stückguttarifes bei der nunmehr überall hin bewerkstelligten direkten Bahnlieferung die früher auf der Tagesordnung stehenden Klagen der Kundschaft über verspätete Lieferungen (durch die Speditöre in Sammelladungen) verschwunden seien.“

Im Gegensatz zu dieser Aeusserung heisst es in dem Bericht der Handelskammer zu Villingen in Baden: „Was den Versand von Stückgütern nach weiteren Entfernungen und nach dem Auslande betrifft, so benutzen unsere Interessenten durchweg

den Sammelverkehr, der für unseren Bezirk als nach jeder Richtung zufriedenstellend bezeichnet wird. Der Unterschied in der Beförderungszeit für Stückgüter als Einzelsendungen einerseits und als Sammelladung andererseits aber ist so gross, dass derselbe auch bei einer erhöhten Beschleunigung der Beförderung von Stückgut auf der Eisenbahn auch nicht annähernd wird ausgeglichen werden können.“

Wir dürfen aus dieser Aeusserung den Schluss ziehen, dass namentlich in dem Versand auf weitere Entfernungen und nach dem Auslande dem von den Speditören besorgten Sammelladungsverkehre noch ein weites und fruchtbringendes Gebiet verblieben ist.

Aus den sonst noch laut gewordenen Einzelwünschen möchten wir den der Handelskammer zu Coblenz erwähnen, welche Fürsorge für gute Beförderung frostempfindlicher Güter auch bei Kälte verlangt. Die preussische Staatsbahnverwaltung hat, früheren derartigen Wünschen entsprechend, mehrere Jahre hindurch in einer Anzahl von Verkehrsrichtungen besonders eingerichtete geheizte Güterwagen laufen lassen, die Einstellung aber wieder aufgegeben, weil die Wagen meist leer liefen, nachdem sich die Heizung für manche Sendungen namentlich für Wein wegen des raschen Temperaturwechsels als direkt schädlich erwies und das anfänglich vorhandene Interesse des Publikums an der Einrichtung allmählich erlosch. Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung setzt die Führung geheizter Güterwagen auch im kommenden Winter fort, wie wir in Nr. 86 S. 1403 berichteten.

Was insbesondere die Stückgutbeförderung namentlich aus dem Gebiet der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung nach England betrifft, so ist das Wesentliche hierüber schon in unserer Nr. 85 unter den Nachrichten aus Deutschland mitgetheilt. Zu der Bemerkung der Hamburger Handelskammer, dass die Beförderung der mittelst besonderen Kurswagens von Chemnitz nach London (Blackfriars) abgefertigten Transporte 6–8 Tage in Anspruch nehme, ist uns von zuständiger Seite eine Berichtigung des Inhaltes zugegangen, dass seit Mitte Mai d. J. das nach London bestimmte Stückgut bei Benutzung des an allen Werktagen 7.04 Nachmittags in Chemnitz nach Vlissingen abgehenden Kurswagens sich nur 102 Stunden unterwegs befindet. Auch in anderer Richtungen stehen für die Stückgutbeförderung Sachsen-England weitere Erleichterungen und Beschleunigungen bevor. Wie wir hören, wird die von einer Seite schon gemeldete, dann aber an dem Widerstande einer betheiligten Eisenbahnverwaltung gescheiterte Einstellung direkter Kurswagen Chemnitz-Bremen-Freihafen (vgl. unsere Nachricht in Nr. 86 S. 1403 d. Ztg.) nun doch ins Leben treten. Hierdurch wird auch über Bremen, von dort aus mit den als schnell und tüchtig bekannten Schiffen der Dampfschifffahrtgesellschaft Argo, eine treffliche Verbindung geschaffen.

Es erübrigt noch, über die Ausschusssitzung des Deutschen Handelstages vom 9. November kurz zu berichten. Nach Nr. 7 von „Handel und Gewerbe“ beschloss der Ausschuss, das Ergebniss der vom Präsidium veranstalteten Erhebungen den deutschen Eisenbahnverwaltungen mit der Bitte um Prüfung zu übermitteln, inwieweit den darin niedergelegten Wünschen entsprochen werden könne. Der Berichterstatter bemerkte, dass, wenn auch viele Handelskammern über zu geringe Schnelligkeit der Stückgutbeförderung keine Klagen vorzubringen gehabt hätten, doch von manchen, zum Theil in lebhafter Weise, Beschwerde erhoben werde. Man weise auf die besseren Verhältnisse Englands hin und wünsche namentlich, dass die Expeditionsfrist abgekürzt, die Fahrgeschwindigkeit erhöht und der Mangel an Arbeitskräften und Einrichtungen abgestellt werde.

Wir sind überzeugt, dass die Eisenbahnverwaltungen hieraus von neuem Anlass nehmen werden, der wichtigen Frage verschärfte Aufmerksamkeit zu widmen.

---

## Selbstfahrer als Ergänzungsmittel für die Eisenbahnen.

Auch in Italien werden Stimmen laut, welche eine Einführung des Selbstfahrers (Automobils) als Ergänzungsmittel für die Thätigkeit der Eisenbahnen ernstlich befürworten. Der „Monitore delle Strade Ferrate“ bringt in einer der letzten Nummern den Bericht, den Giuseppe Spera, ein Mitglied der obersten Eisenbahnbehörde, soeben dem Minister der öffentlichen Arbeiten über diese wichtige Frage unterbreitet hat.

Wir entnehmen demselben folgendes:

Nachdem im Beginne des Berichtes dargelegt ist, dass weder die Eigenart des italienischen Volkes noch die geographische Beschaffenheit Italiens den mangelhaften Eisenbahnbetrieb verschuldeten, sondern einzig und allein der fehlerhafte Organismus des Ganzen, dass aber allgemeine Reformen auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten geplant seien, geht Spera im Anschluss an diese dazu über, die Wichtigkeit des Selbstfahrwesens als Ergänzungsmittel für den Eisenbahnbetrieb und in der Folge als Hebungsmittel für die wirthschaftliche Lage des ganzen Landes aufs eingehendste zu beleuchten. Der geringe Ertrag der italienischen Eisenbahnen hat zum Theil seinen Grund darin, dass ganze Landstriche aus Mangel an Neben- und Kleinbahnen, die sie mit den Hauptlinien in Verbindung setzen würden, vom Handel und Verkehr so gut wie abgeschnitten sind; andererseits können die unaufhörlich einlaufenden Gesuche um den Bau solcher Bahnen wegen der schlechten Finanzlage Italiens nicht berücksichtigt werden. Diese auch für die Regierung schwierige Lage findet nun jetzt die einfachste und natürlichste Lösung in der Mitarbeit des Selbstfahrers. Es ist ja bekannt, dass das Gefährt noch weit entfernt von seiner Vervollkommnung ist, doch bezeichnet jeder Tag einen Fortschritt und unaufhörliche Studien und Versuche beschäftigen sich damit, den Dampf, die Elektrizität, die Pressluft, das überhitzte Wasser, die flüssige Luft, die explodirenden Mischungen, in geeignetster Weise als Motorelement zu verwenden und die für den Selbstfahrer passendste Form zu finden, um möglichste Leichtigkeit der Bewegung zu erreichen. Auch in Italien finden sich überall solche Versuche, hier und da haben sich Gesellschaften zur Förderung des Selbstfahrerbetriebes gebildet, und die Nothwendigkeit liegt auf der Hand, schon jetzt Vorbereitungen zur Einführung desselben auf allen Landstrassen zu treffen, damit der Betrieb von Anfang an als Ergänzungsmittel der Eisenbahnen dient und sich harmonisch an die Bewegungen der Hauptlinien anschliesst.

Ebenso wie einst der Einführung der Eisenbahnen werden sich auch derjenigen des Selbstfahrerbetriebes mancherlei Schwierigkeiten in den Weg stellen; bekämpfte doch sogar ein Mann wie Thiers vor 50 Jahren von der Rednertribüne herab die Einführung der Eisenbahn in Frankreich und nannte sie eine Belustigung für die Kinder.

Giuseppe Spera beleuchtet nun eingehend die Vorzüge des Selbstfahrerbetriebes. Lange Eisenbahnzüge mit grosser Fahrgeschwindigkeit bedürfen zu ihrer sicheren Fortbewegung der Schienenstrassen, aber für kleine Züge mit 1 oder 2 Wagen, mit geringer Fahrgeschwindigkeit und kurzer Entfernung sind die Schienen entbehrlich, ja oft hinderlich. Wo also der Verkehr einer Gegend in bestimmten Grenzen bleibt, durch kurze, mehr oder weniger besetzte Züge bewältigt werden kann, er-

füllt der Selbstfahrer, welcher zu seiner Fortbewegung keiner Schienen bedarf, vollständig den Zweck. Ein anderer Vorzug liegt darin, dass er, im Gegensatz zu den Eisenbahnen, alle Chausseen benutzen, den Umsatz der kleinsten Ortschaften und die geringsten Transporte befördern kann.

Den grössten Vortheil dieses Betriebes sieht aber Spera darin, dass sich aus ihm mit zahlenmässiger Genauigkeit bestimmen lässt, wann sich für eine Gegend die Anlage einer Dampfstrassen- oder Eisenbahn als nothwendig erweist. Genügt der Selbstfahrerbetrieb vollständig für die Bedürfnisse einer Gegend, so wäre der Bau einer Eisenbahn dort ein grosser Fehler, und die Bevölkerung selbst würde dieselbe zurückweisen, da ihr der Selbstfahrerbetrieb in vieler Beziehung grössere Vortheile gewährt. Der Selbstfahrer soll also nie den Wettbewerb mit den Eisenbahnen aufnehmen, für sie immer nur ein Ergänzungsmittel bilden und, wenn er auch nur den örtlichen Dienst besorgt, doch einen nationalen Charakter tragen und mit allgemeinen gleichen Pflichten und Rechten wie die Eisenbahnen ausgestattet sein. Aus demselben Grunde wäre es auch ein grosser Fehler, wollte man die Tarife für die Güter, die durch Selbstfahrer befördert werden, auch dann, wenn sich Eisenbahn- und Selbstfahrertransport unmittelbar aneinander anschliesst, auch nur im geringsten gegen die Eisenbahntarife herabsetzen, denn Eisenbahn- und Selbstfahrerbetrieb sollen ein einheitliches Ganzes darstellen, und letzterer soll stets nur Fortsetzung und Ergänzung der Eisenbahn sein. In der inneren Einrichtung des Dienstes wird natürlich der Selbstfahrerbetrieb in vielen Punkten von demjenigen der Eisenbahnen abweichen und deshalb muss das Verhältniss zwischen den Eisenbahn- und Selbstfahrergesellschaften in Bezug auf Beladung und Entladung der Wagen, auf den Stationsdienst usw. Gegenstand eingehendster, sorgfältigster Prüfung seitens eines eigenen Tarifrathes bilden, der zu schwere Auflagen zu Lasten der Ortschaften, die den Betrieb einführen wollen, zu verhindern hätte. Die besonderen Vorschriften und Verpflichtungen, die den Selbstfahrergesellschaften auferlegt und die Konzessionen und Rechte, die ihnen eingeräumt werden sollen, müssen stets geeignet sein und dazu beitragen, den Betrieb auf die gewollte Höhe zu bringen und dürfen nie durch büreaukratische Normen bestimmt sein.

Jeder Gesellschaft dieser Art sollte das Recht und die Pflicht obliegen, die von ihr benutzten Chausseen, gleichviel ob sie dem Staate, der Provinz oder dem Kreise gehören, selbst in stand zu halten, auch wäre es wünschenswerth, dass immer nur einer Gesellschaft das Recht eingeräumt würde, einen Strassenzug benutzen zu dürfen. Die benutzte Strasse müsste in jeder Beziehung für den Betrieb sorgfältig vorbereitet und eingerichtet werden. Sie müsste durch häufiges Besprengen und Reinigen vom lästigen Staube des Sommers und vom Schmutze des Winters möglichst freigehalten werden.

Der Selbstfahrergesellschaft muss natürlich auch das Recht der Beförderung aller Postsachen zustehen; wenn sie dieselben nicht frei befördert, was ja wünschenswerth wäre, so müsse ihr, namentlich im Anfang, der Dienst unter denselben Bedingungen wie andern dafür konzessionirten Gesellschaften vergütet werden. Wenn sich für eine Gegend die Nothwendigkeit ergibt, den Selbstfahrerbetrieb in einen Dampfstrassen- oder Eisenbahnbetrieb zu verwandeln, so muss der betreffenden Gesellschaft das Recht für diese Umwandelung vorbehalten werden. Selbstverständlich wird die Genehmigung für den Selbstfahrerbetrieb in einer Gegend besonders gern solchen Gesellschaften ertheilt werden, die in der Lage sind, ihn allmählich auf weite Landstriche auszudehnen, wenn sie dies für wirthschaftlich vortheilhaft halten.

Zum Schlusse fasst Spera in seiner Darlegung noch einmal die Vorzüge des Selbstfahrerbetriebes zusammen, die darin gipfeln, dass der Betrieb einmal eine schnelle, leichte und wirthschaftliche Lösung eines schwierigen Problems bringt, und dass er die Möglichkeit einer rechtzeitigen, sicheren und erspriesslichen Umwandelung in den Dampfstrassen- oder Eisenbahnbetrieb eröffnet.

---

## „Vom Sparministerium."

Der „Vorwärts" hatte vor einigen Tagen unter der Ueberschrift „Vom Sparministerium" einen Erlass des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. März d. J. veröffentlicht, durch welchen die Eisenbahndirektionen im Interesse einer zweckmässigen und wirthschaftlichen Regelung des Dienstes des Betriebspersonals darauf hingewiesen wurden, dass unbeschadet der erlassenen Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe sich vielfach eine Diensterleichterung auf andere Weise, als durch die Herabsetzung der Dauer der Dienstpflicht, beispielsweise durch Gewährung von Dienstpausen, durch Verringerung der dem einzelnen obliegenden Geschäfte und auf anderen näher angegebenen Wegen erreicht werden könne. Mit besonderer Vorsicht sei bei der Gewährung von Diensterleichterungen für das Rangirpersonal zu verfahren, nicht nur wegen der wirthschaftlichen Bedeutung einer jeden Verkürzung des Rangirdienstes, sondern auch um deswillen, weil gerade in diesem Dienstzweige eintäglich nur ein zweimaliger Personenwechsel schon aus Rücksicht auf die glatte Abwickelung der Geschäfte an sich den Vorzug verdiene. Auch werden sich gerade hier in den weitaus meisten Fällen angemessene Pausen ohne Schwierigkeit einschieben und dadurch hinreichende Erleichterung des Dienstes erzielen lassen. Da, so hiess es dort u. a., auf ein und derselben Betriebsstelle die Stärke des Betriebes nicht zu allen Tageszeiten eine gleichmässige sei, und insbesondere nur auf ganz vereinzelten Stellen während eines Zeitraumes von 24 aufeinander folgenden Stunden ein die Voraussetzung für die Einführung des achtstündigen Dienstes bildender ununterbrochener Verkehr herrsche, so stehe nichts entgegen, während der ruhigen Zeit, für welche jene Voraussetzung nicht vorliege, z. B. des Nachts, längere Dienstschichten einzulegen. Hierdurch werde auch die Möglichkeit geboten, den Dienst an den Wechseltagen ohne Einstellung von Ablösern in der Weise zu regeln, dass beim Dienstwechsel ein beispielsweise sonst achtstündiger Dienst auf zehn oder zwölf Stunden verlängert werde. Auch wurde bemerkt, dass da, wo neben den Stellwerkswärtern noch besondere Hilfsweichensteller thätig seien, denen lediglich die örtliche Ueberwachung der Weichen und Signale obliege, diese Hilfskräfte nicht selten dadurch erspart werden könnten, dass die Stellwerkswärter nach Beendigung oder vor Beginn des eigentlichen Dienstes eine bis zwei Stunden zur Weichenunterhaltung herangezogen würden.

Dieser Erlass ist in der Presse vielfach einer sehr herben Kritik unterzogen, obgleich er nur Grundsätze ausspricht, die jede Eisenbahnverwaltung zur Richtschnur nehmen wird, um unwirthschaftliche Personalverwendung zu vermeiden. Denn bei aller Vorsicht wegen einer Ueberbürdung des Personals wird doch jede leitende Stelle des Eisenbahndienstes es als eine der wichtigsten Aufgaben betrachten müssen, mit fortgesetzter Aufmerksamkeit darüber zu wachen, dass nicht überflüssiges und mangelhaft beschäftigtes Personal vorhanden sei.

Die halbamtliche „Berliner Korrespondenz" wendet sich nun ausführlich gegen die Angriffe namentlich des „Vorwärts". Wir bringen die Ausführungen nachstehend unverkürzt zum Abdruck.

„Das sozialdemokratische Organ", heisst es, „dem die zweckentsprechenden Einrichtungen der Staatsbetriebe ein Dorn im Auge sind, und dem es nur darauf ankommt, das Dienstpersonal gegen die Verwaltung aufzuhetzen, unterlässt selbstverständlich nicht, den Erlass zu Angriffen gegen die Leitung der Staatseisenbahnverwaltung zu benutzen. Den Erlass als „geheim" zu bezeichnen, lag keine Veranlassung vor; derjenige Beamte aber, der ihn dem „Vorwärts" ausgeantwortet, hat sich einer groben Verletzung des Amtsgeheimnisses und des in ihn gesetzten Vertrauens schuldig gemacht.

In der Sache ändert der Erlass nichts an den allgemeinen „Vorschriften über die planmässige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals“.

Diese Vorschriften sind alsbald nach der Uebernahme des Ministeriums von dem gegenwärtigen Leiter der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1892 erlassen und zugleich mit bedeutenden Verstärkungen des Personals auf allen preussischen Staatsbahnlinien nach und nach durchgeführt worden. Am schwierigsten und kostspieligsten war ihre Durchführung auf den Strecken der verstaatlichten Privatbahnen, weil bei diesen das Personal am stärksten in Anspruch genommen war. Wenn heute das Betriebspersonal der preussischen Staatsbahnen noch genau in derselben Weise in Anspruch genommen werden würde und noch genau dieselben Ruhetage hätte, wie vor dem Erlasse der Vorschriften vom Jahre 1892, so würde der Jahresverwaltungsaufwand um 9 Millionen geringer sein, als er sich thatsächlich stellt. Erst nach Durchführung der Vorschriften auf den Staatsbahnen sind sie auch auf die noch bestehenden, für eigene Rechnung verwalteten Privatbahnen ausgedehnt worden und zwar mit grosser Schonung, um die Erträgnisse dieser Bahnen nicht plötzlich zu sehr zu schmälern.

Wie der Dienst des Betriebspersonals in der Zeit vom Jahre 1892 bis 1897 verkürzt ist und die Ruhetage, namentlich auch die Sonntagsruhe, vermehrt sind, ist in der Ende 1897 dem Landtage vorgelegten „Denkschrift über die Betriebssicherheit“*) ziffernmässig nachgewiesen worden. Heute sind diese Ziffern nicht ungünstiger, sondern umgekehrt für die meisten Dienstklassen noch günstiger als im Jahre 1897. Die dem Landtage mit dem Berichte über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatseisenbahnen zugehenden Uebersichten geben darüber ziffernmässige genaue Auskunft. Wer Angriffe ausspricht oder nachspricht, sollte dieses Material zunächst studiren. Dass die vom preussischen Eisenbahnminister mit vieler Mühe und mit grossem Wohlwollen für das Personal und mit bedeutendem Kostenaufwande eingeführten Vorschriften thatsächlich zweckmässig sind, beweist schlagend auch der schon öfter erwähnte Umstand, dass sie vorbildlich nicht blos für die übrigen deutschen, sondern auch für viele Bahnverwaltungen des Auslandes geworden sind.

An alledem ändert, wie schon gesagt, der Erlass vom März d. J. nichts. Nach wie vor gilt als oberster Grundsatz die Vermeidung jeder Ueberanstrengung, durch welche die Betriebssicherheit gefährdet werden könnte. Wohl aber gibt der Erlass verschiedene Anregungen und Erläuterungen — nur um solche und nicht um bindende Anordnungen grundsätzlicher Art handelt es sich —, um zu verhüten, dass der Dienst schablonenmässig eingetheilt wird, ohne dass dabei die eigenartigen Verhältnisse der einzelnen Arbeitsstellen genügend gewürdigt werden. Bei keiner Verwaltung ist die Inanspruchnahme der einzelnen Kräfte auch innerhalb derselben Beamten- oder Arbeiterkategorien so verschieden, eine schablonenhafte Organisation mithin so unangebracht, wie bei der Eisenbahnverwaltung. Es war bekannt geworden, dass die oben erwähnten allgemeinen Vorschriften von den unteren Dienststellen verschieden ausgelegt wurden. Während der eine Theil schon früher genau so verfuhr, wie der Erlass vom März es ausspricht, hatte der andere Theil die Grundsätze weniger geschickt, hier und da auch unwirthschaftlich durchgeführt. Ein übereinstimmendes, den billigen Wünschen des Personals Rechnung tragendes, zugleich aber auch wirthschaftliches Verfahren sicherzustellen, ist der Hauptzweck des Erlasses. Die Winke, die in dem Erlasse dahin gegeben werden, in welcher Weise ohne weitere grosse Geldaufwendungen dem Personale Diensterleichterungen gewährt werden können, sind manchen Bediensteten schon zu gute gekommen.

Wenn insbesondere hinsichtlich der Bemessung des Dienstes des Rangirpersonals Vorsicht anempfohlen wird, so hat das seinen leicht absehbaren Grund darin, dass die Schwankungen des Verkehrs am unmittelbarsten und stärksten gerade auf das Rangirgeschäft zurückwirken, dass mithin die Inanspruchnahme des Rangirpersonals je nach dem Steigen und Fallen des Verkehrs einem besonders raschen Wechsel unterliegt. Mit gutem Grunde ist ferner gerade für das Rangirgeschäft ein täglich nur zweimaliger Wechsel des Personals als erwünscht bezeichnet, weil dieser Dienst die genaueste Kenntniss der jeweiligen örtlichen Geschäftslage voraussetzt und daher in der Sicherheit und Schnelligkeit der Ausführung durch einen häufigen Personalwechsel besonders ungünstig beeinflusst wird.

Auch der Hinweis auf die mögliche Verlängerung der Nachtschichten war geboten, da der Dienst der Stationen häufig bei Tage infolge des stärkeren Zugverkehrs unverhältnissmässig anstrengender ist als der Nachtdienst, bei dem fast durchweg weniger Züge, manchmal nur 1 bis 2, zu bedienen sind, also stundenlange Pausen Gelegenheit zum Ausruhen geben.

Wie der Erlass gemeint war, in dem Sinne einer gleichmässigen gerechten Vertheilung der dienstlichen Arbeit, ist er von den Behörden, wie nach achtmonatiger Erfahrung festgestellt werden konnte, auch durchgeführt worden, ohne dass die in der Presse befürchteten Missverständnisse und Ueberbürdungen entstanden sind. Beschwerden wegen Ueberanstrengung im Dienst, die vor der eingetretenen allgemeinen Regelung der Dienstdauer öfters bei der Centralstelle erhoben wurden, sind seitdem immer seltener geworden und namentlich seit dem angefochtenen Erlass überhaupt nicht an das Ministerium gelangt. Dieser Umstand verdient um so mehr Beachtung, als Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung sonst keineswegs Anstand nehmen, ihre Wünsche bei der Centralinstanz vorzutragen, da sie wissen, dass dort stets die gründlichste Untersuchung stattfindet.

Die Staatseisenbahnverwaltung braucht die hellste Beleuchtung ihres Vorgehens auf dem Gebiete der Inanspruchnahme und Ruhe des Betriebspersonals ebenso wenig zu scheuen, wie sie sich auf dem von ihr eingeschlagenen Wege durch die Anfälle der sozialdemokratischen Presse wird beirren lassen.

Dass der angezogene Erlass nicht ausdrücklich auf die Wahrung der Betriebssicherheit und die Sicherheit und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Arbeiter aufmerksam macht, ist selbstverständlich, denn jener Erlass ist nur eine Erläuterung der gegebenen allgemeinen Vorschriften vom Jahre 1892, in welchen den ausführenden Dienststellen jene Wahrung bei eigener Verantwortung zur strengsten Pflicht gemacht ist.

Die Eisenbahnverwaltung hat, wie schon oben angeführt ist, lediglich zu Diensterleichterungen für das Betriebspersonal bedeutende Kosten aufgewendet. Während sie, namentlich seit der Neuordnung der Verwaltung, dem Jahre 1895, im inneren Dienste der Verwaltungsbüreaus stets Personalverminderungen hat eintreten lassen, ist das Betriebspersonal stets vermehrt worden. Im ganzen ist in dem Zeitraum von 1895 bis 1899 die Zahl der Beamten von 107 734 auf 128 792, d. i. um 19,54 %, und die der Arbeiter von 179 428 auf 217 771, d. i. um 20,25 % gestiegen. Die etatsmässigen Beamtenstellen sind in dem gleichen Zeitraume um 22 188 oder um 22,8 %, und zwar fast ausschliesslich beim Betriebspersonal, vermehrt worden. Die Gehälter sind, wie bekannt, durchgängig aufgebessert worden, bei den Unterbeamten allein zuletzt mit der Mehrausgabe von jährlich 7 938 610 ℳ; der durchschnittliche Lohn der Arbeiter hat sich um 6,7 % in dem angegebenen Zeitraum erhöht.

Andererseits aber stellen die stetig wachsenden Personalausgaben bei ihrer ungeheueren Höhe die Staatseisenbahnverwaltung vor die ernste Aufgabe, für eine richtige und ausreichende Beschäftigung ihrer zahlreichen Bediensteten zu sorgen. Es ist dies ihre Pflicht nicht nur gegenüber dem Staate und den Steuerzahlern, sondern auch gegenüber den Beamten und Arbeitern selbst. Wird der Dienst schematisch und ohne die sorgfältigste Prüfung aller Einzelverhältnisse bemessen, wie dies von sozialdemokratischer Seite mit der Forderung des Achtstundentages empfohlen wird, so werden gerade diejenigen Beamten und Arbeiter benachtheiligt und zu begründeten Beschwerden herausgefordert, welche auf den schwersten und verantwortungsreichsten Posten stehen und deshalb kürzeren Dienst haben müssen. Auf diese Posten aber werden nur die Tüchtigsten gestellt.

*) Die „Denkschrift“ ist in Nr. 4 S. 48 und Nr. 14 S. 213 Jahrg. 1898 d. Ztg. besprochen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat Oktober d. J. stellen sich auf 119 318 000 ℳ und übertreffen die vorjährige Zahl um 6 334 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 30 550 000 (+ 1 655 000) ℳ, der Güterverkehr 81 228 000 (+ 4 092 000) ℳ und aus sonstigen Quellen flossen 7 540 000 (+ 587 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 31. Oktober sind 794 844 000 ℳ oder 44 630 000 ℳ mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 12 422 000 ℳ auf den Personenverkehr, mit 28 311 000 ℳ auf den Güterverkehr und mit 3 897 000 ℳ auf sonstige Quellen.

— **Stückgutverkehr.** Bemerkenswerth ist in diesem Jahre der stark anwachsende Eisenbahnversand geräucherter Fische in kleinen Gewichtsmengen aus den Seehafenbezirken, besonders auf Station Kiel. Dieser Aufschwung ist auf das gleichzeitige Zusammenwirken des Stückgutstaffeltarifes mit dem neuen Spezialtarif für bestimmte Eilgüter zurückzuführen. Vielfach findet hier bereits ein Uebergang von der bisherigen Postbeförderung auf die Eisenbahn statt. Die Räuchereien machen ihre Abnehmer durch Rundschreiben darauf aufmerksam, dass sich bei Abnahme von mindestens 20 kg Räucherwaaren die Eisenbahnfracht jetzt billiger stellt als das Postporto für vier Einzelsendungen von je 5 kg.

— Ueber einen **Eisenbahnunfall**, der sich am 23. d. Mts. **zwischen Fürstenberg und Templin** (Eisenbahndirektionsbezirk Stettin) ereignete, berichtet die „Templ. Ztg." folgendes: Der am Donnerstag um 8 Uhr 54 Minuten Vormittags von Lychen nach Templin abgelassene Zug, bestehend aus der Lokomotive, drei Personenwagen und dem Postwagen, entgleiste kurz vor dem Bahnhofe Neu-Placht, in der Nähe von Densow. Die Lokomotive stürzte den 12 m hohen Bahndamm rechts herunter und wühlte sich in die äussere Böschung des den Bahndamm begrenzenden Grabens ein. Die beiden ersten Personenwagen wurden nachgerissen und stehen nun auf der schrägen Böschung des Bahndammes, gestützt auf die Lokomotive. Der dritte Wagen steht noch auf dem Gleise. Der Packwagen hat sich losgerissen und ist, sich mehrmals überschlagend, an der anderen Seite des Bahndammes herunter auf die Wiese geschleudert, wo er stark demolirt aufrecht steht. Von den 15 Passagieren sind 10 Personen verletzt, darunter 4 schwer. Am schlimmsten erging es dem Schiffer Schwensin aus Zehdenick, dem (wahrscheinlich durch eine Fensterscheibe) die Pulsadern beider Hände durchschnitten sind. Ein fremder Jagdpächter scheint auch schwer verwundet zu sein. Von dem Zugpersonal hat der Postschaffner Ehling aus Fürstenberg bedeutende Kopfwunden davongetragen; ebenso der Heizer, der sich beide Arme verbrühte. Als das Unglück geschah, sprangen viele aus den Wagen, einige zu den Fenstern hinaus. Es herrschte allgemeine Verwirrung. Nachdem das Unglück auf dem hiesigen Bahnhof bekannt geworden, wurde sofort eine Lokomotive mit Hilfswagen, auf dem auch Kreisphysikus Solbrig Platz nahm, zur Unfallstelle geschickt. Die Verunglückten wurden verbunden und mit den übrigen Fahrgästen hierher gebracht.

— Die Eröffnung des Betriebes der **Berliner Tunnelbahn unter der Spree** zwischen Treptow und Stralau und deren Verlängerung zum Schlesischen Bahnhof ist nach der „Voss. Ztg." von der Direktion der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen auf den 27. d. Mts., zunächst probeweise, festgesetzt worden. Dem öffentlichen Verkehr wird die Bahn voraussichtlich am 12. Dezember übergeben werden. Der Fahrplan sieht während der Woche auf der ganzen Strecke einen Viertelstundenbetrieb vor. Vom Schlesischen Bahnhof bis zur Warschauer Strasse wird eine Theillinie eingerichtet, so dass hier Siebeneinhalbminutenbetrieb durchgeführt wird. Sonntags wird von 2 Uhr an auf der ganzen Strecke ein Fünfminutenverkehr eingerichtet.

— Auf der kürzlich abgehaltenen Fahrplankonferenz in Stuttgart, so wird der Münchener „Allg. Ztg." aus Würzburg geschrieben, wurde auch die **Einführung neuer Schnellzüge zwischen Frankfurt a/M. und Wien** berathen. Sie werden immer dringender von den Gewerbe- und Handelskammern in Frankfurt a/M., Aschaffenburg, Würzburg, Nürnberg, Regensburg, Straubing und Passau verlangt. Solche Schnellzüge bezw. neue Schnellzüge mit III. Klasse, die auf der Strecke Passau-Nürnberg noch immer mangeln, wurden auch mehrmals schon im bayerischen Eisenbahnrath angeregt. Endlich sollen die Wünsche erfüllt werden, jedoch auch jetzt noch in unvollständiger Weise, denn die österreichischen Staatsbahnen verneinen die Bedürfnissfrage und weigern sich, die von der bayerischen Staatsbahn in Vorschlag gebrachten neuen Schnellzüge ab Passau zu übernehmen und bis Wien weiterzuführen, bezw. zwischen Wien und Passau zu fahren und zum Anschluss nach Nürnberg - Frankfurt a/M. zu bringen. Da jedoch die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen das Bedürfniss nicht verkennt und durch frühere, den Handelskammern und dem Eisenbahnrath gemachte Zusagen sich gebunden fühlt, so will sie vom 1. Mai n. J. an neue Schnellzüge wenigstens zwischen Frankfurt a/M. und Passau fahren. Dieselben sollen alle drei Wagenklassen und etwa folgende Lage erhalten: Passau ab 2 Uhr Nachmittags, Regensburg ab gegen 4 Uhr Nachmittags, Nürnberg gegen 6½ Uhr Abends, Würzburg gegen 8½ Uhr Abends, Frankfurt a/M. an etwa um 11 Uhr Nachts; Frankfurt a/M. ab gegen 6 Uhr früh, Nürnberg gegen 12 Uhr Mittags, Regensburg etwa um 2 Uhr Nachmittags, Passau an um 4 Uhr Nachmittags. In Plattling, Vilshofen, Straubing, Regensburg, Neumarkt i/O., Nürnberg, Fürth, Neustadt a/Aisch, Kitzingen, Rottendorf, Würzburg, Gemünden, Lohr und Aschaffenburg würden diese Schnellzüge halten. Dem im Eisenbahnrathe laut gewordenen Wunsche, dass der Schnellzug von Frankfurt a/M. um 6 Uhr Abends abgelassen werden möchte, somit Nachtschnellzug werden sollte, konnte nicht stattgegeben werden, da die Handelskammern der zwischen Nürnberg und Passau liegenden Städte Tagesschnellzüge wünschen. Solange die beiden Schnellzüge nicht nach und von Wien geführt werden, ist die Tageszeit gewiss auch dem Zwecke besser entsprechend.

— In der **württembergischen Abgeordnetenkammer** stand dieser Tage ein Gesetz, betreffend Aenderungen des Allgemeinen Sportelgesetzes vom 24. März 1881/14. Juni 1887 zur Berathung. Nach der Regierungsvorlage soll u. a. für die **Konzessionsertheilung an Privatunternehmer von Eisenbahnen** angesetzt werden, wie seither, eine Sportel von 50—1 000 ℳ. Die Steuerkommission hatte beantragt, den Höchstbetrag der Sportel von 1 000 ℳ auf 2 000 ℳ zu erhöhen. Mehrere Abgeordnete sprachen sich gegen diese Erhöhung aus. Es wurde geltend gemacht, die Unternehmer würden diese Erhöhung nicht aus ihren Taschen nehmen, sondern die Sportel auf die Gemeinden abwälzen. Die rentablen Bahnen seien bereits gebaut, die künftigen Bahnen lassen grössere Renten nicht erwarten. Dem Eisenbahnbau sollte man aus volkswirthschaftlichen Rücksichten derartige Hindernisse nicht in den Weg legen, den Gemeinden werden ohnehin schwere Verpflichtungen, unentgeltliche Geländeabtretung, Beiträge usw. auferlegt. Dr. Freiherr von Mittnacht sprach sich ebenfalls gegen die Erhöhung der Sportel aus. Obwohl die Sache eine besondere Bedeutung nicht habe, halte er die Erhöhung weder für ein Bedürfniss, noch glaube er, dass dieselbe von praktischem Vortheil für die Staatskasse sein dürfte. Es handle sich in Württemberg nicht um besonders lohnende oder umfangreiche Nebenbahnen. Das für die Nebenbahnen aufzuwendende Kapital werde den Unternehmern über eine mässige Verzinsung hinaus keine grossen Vortheile bringen. Er halte den Antrag für nicht unbedenklich für die Gemeinden. Der Privatunternehmer werde nicht verfehlen, diese Last in seine Forderungen an den Staat oder die Gemeinden einzurechnen. Der Kommissionsantrag wurde hierauf zurückgezogen und der Regierungsentwurf angenommen.

— Am 25. d. Mts. ist die schmalspurige, 5,5 km lange **Eisenbahn Beilstein - Ilsfeld** mit den für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen Auenstein und Ilsfeld dem Betriebe übergeben worden. Die Strecke bildet ein Glied der schmalspurigen württembergischen Staatsbahnlinie Marbach-Beilstein - Heilbronn. Die Fortsetzungslinie von Ilsfeld nach Heilbronn ist bereits im Bau begriffen.

— In der sächsischen zweiten Kammer gab Finanzminister von Watzdorf die Erklärung ab, dass die **Verzinsung des in den sächsischen Staatseisenbahnen steckenden Anlagekapitals** in stetem Rückgang begriffen sei. Habe dieselbe 1896 noch 5 % betragen, so stelle sie sich 1899 (Anm. d. Schriftleitung: soll wohl 1898 heissen!) auf nur 3,97 %. Seien die Roheinnahmen auch in den letzten Jahren noch gestiegen, so sei doch zu bedenken, dass infolge der stets erhöhten Betriebsansprüche, der höheren Gehälter und Löhne bei geminderter Arbeitszeit usw. und infolge der dadurch bedingten Mehrausgaben die Reineinnahmen sänken, bis schliesslich einmal ein solcher Tiefpunkt der Einnahmen erreicht sein werde, dass die Verzinsung des Anlagekapitals nicht mehr herauskomme und dann der Fehlbetrag durch die Steuerkraft des Landes aufzubringen sei. Hieraus ergebe sich, dass in Zukunft den volkswirthschaftlichen Interessen nicht mehr in gleicher Weise wie bisher der Vortritt vor den fiskalischen eingeräumt werden könne, namentlich wenn es sich um den Bau neuer Linien

handle. Man müsse bei der Weiterentwickelung des Eisenbahnnetzes in Zukunft mit einer gewissen Vorsicht verfahren und sich weise Selbstbeschränkung auferlegen. Von Interesse war noch die Feststellung des Ministers, dass die Bahnsteigsperre nicht nur keinen Ueberschuss, sondern eine Unterbilanz von 500 000 ℳ ergeben habe, was sich wohl nur durch die erst kurze Dauer des Bestehens der Einrichtung erklärt.

— Die von einigen Blättern gebrachte Meldung, die sächsische Staatseisenbahnverwaltung habe Verhandlungen mit den deutschen Eisenbahnbehörden über **Abschaffung der Personenwagen I. Klasse** wegen deren völliger Unrentabilität eingeleitet, bezeichnen die „Dresd. Nachr." als unzutreffend.

— Der badische Landtag ist am 23. d. Mts. mit einer Ansprache eröffnet worden, in welcher der Staatsminister Dr. Nokk über das **Eisenbahnwesen Badens** folgendes ausführte: Im Budget der Eisenbahnverwaltung machen sich die Bedürfnisse des wachsenden Verkehres mehr als in früheren Jahren fühlbar. Sie erfordern Mehraufwendungen in beträchtlicher Höhe und nicht minder eine starke Vermehrung der Beamtenzahl. Infolge dieses Mehraufwandes schliesst der neue Etat der Eisenbahnbetriebsverwaltung gegenüber dem von 1899 um rund 1 900 000 ℳ ungünstiger ab. Auch in der Gestaltung des Eisenbahnbaubudgets hat sich der nachhaltige Aufschwung im Verkehr sehr bemerkbar gemacht. Die ursprünglichen Anlagen der meisten Bahnhöfe sind für die Bewältigung des jetzigen Verkehrs ungenügend geworden und erfordern umfassende Um- und Neubauten. Auf den Bahnstrecken Offenburg-Gengenbach, Immendingen-Singen und Radolfzell-Konstanz erweist sich der Ausbau der zweiten Gleise als unverschiebliches Bedürfniss. Eine abermalige starke Vermehrung der Betriebsmittel ist ungeachtet der bisherigen steten Ergänzungen nicht zu umgehen. Diese Vervollständigungen in Verbindung mit der Fortsetzung des Ausbaues des Staatsbahnnetzes und des Hafens in Kehl nehmen Mittel in Anspruch, die einschliesslich der aufrecht zu erhaltenden Kredite auf einen Betrag von 79 000 000 ℳ sich belaufen, d. h. eine bis jetzt ungewohnte Höhe erreichen. Eine Förderung der Herstellung von Nebenbahnen durch Gewährung staatlicher Beihilfen wird auch fernerhin beabsichtigt. Um eine Lücke in der Gesetzgebung auszufüllen, wird ein Gesetzentwurf über das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen vorgelegt werden.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs-Baumeister Schurig bei dem Baubüreau Dresden-Neustadt II ist zum etatsmässigen Bauinspektor bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ernannt worden.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Verwendung getheilter Handschranken.** Die zur Absperrung von Kreuzungen der Eisenbahnen mit Strassen und Wegen in Verwendung stehenden „getheilten" Handschranken, bei welchen der bedienende Wächter jeden der beiden Schlagbäume getrennt handhaben und zu diesem Zwecke die Bahn überschreiten muss, können unter Umständen zu Verunglückungen Anlass geben. Das Eisenbahnministerium hat deshalb angeordnet, dass in Zukunft die Ausführung „getheilter" Handschranken auf Rampen in eingleisiger Bahn ausserhalb des Verschubbereiches der Stationen zu beschränken ist. In jenen Fällen dagegen, wo in eingleisiger Bahn wegen der Nähe einer Station Zugverschiebungen über die Strassenkreuzung hinaus stattfinden, dann wo die Rampe zwei oder mehrere Gleise kreuzt, dürfen fortan nur solche Handschranken angewendet werden, welche für die gleichzeitige Bedienung beider Schlagbäume von einer Bahnseite aus eingerichtet sind.

Die bereits bestehenden, der vorerwähnten Bestimmung nicht entsprechenden Handschrankenanlagen sollen gelegentlich der Ausführung grösserer Ausbesserungen entsprechend umgestaltet werden.

— **Entladung von Wagen an Sonn- und Festtagen.** Aus Interessentenkreisen ist darüber Beschwerde geführt worden, dass seitens der Bediensteten einer Bahnverwaltung trotz der eingetretenen Stockung in der Wagenbeistellung den Parteien die Entladung dringend benöthigter Güter an Sonntagen erschwert wurde. Unter Bezugnahme hierauf hat das Eisenbahnministerium den Privatbahnverwaltungen in Erinnerung gebracht, dass eine Einschränkung der bahnseitigen Ladearbeiten an Sonn- und Festtagen durch die gesetzlichen Bestimmungen nicht gefordert wird. Hinsichtlich der parteiseitigen Ladearbeiten kommt in Betracht, dass nach Art. IX des Gesetzes vom 16. Januar 1895, betreffend die Regelung der Sonn- und Feiertagsruhe im Gewerbebetriebe, beim Handelsgewerbe die Sonntagsarbeit für den Betrieb desselben in der Dauer von höchstens sechs Stunden gestattet ist. Da innerhalb dieser Frist eine Wagenentladung in der Regel ohne Schwierigkeit ausführbar ist, so unterliegt es, wie das Eisenbahnministerium in dem herausgegebenen Erlasse hervorhebt, keinem Anstande, den Ansuchen von Parteien um die Bewilligung zur Entladung von Wagen an Sonn- und Festtagen bei anhaltendem Wagenmangel, insofern es sich um einen Handelsartikel handelt und der Frachtbrief sich bereits in Händen der Partei befindet, zu entsprechen.

Im vorstehenden Sinne wird auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen vorgegangen, und hat das Eisenbahnministerium die Privatbahnverwaltungen eingeladen, geeignete Verfügung zu treffen, damit auch hinsichtlich ihres Bahnbereiches der gleiche Vorgang wie auf den österreichischen Staatsbahnen eingehalten werde.

— **Geldbewilligung zur Wiederherstellung der durch das Hochwasser beschädigten Bauten usw. der österreichischen Staatsbahnen.** Mit Gesetz vom 17. November d. J. wurde anlässlich der durch Naturereignisse hervorgerufenen Beschädigungen an staatlichen Bauwerken usw. der Regierung im Etat des Eisenbahnministeriums für Wiederherstellungen anlässlich der durch Hochwasser an den Staatsbahnen hervorgerufenen Schäden, sowie für die nothwendige Sicherung der Bahnanlagen gegen Wiederholung derselben, ein Kredit bis zum Höchstbetrage von 2 150 000 fl. bewilligt.

— **Frachtermässigungen auf den österreichischen Staatsbahnen aus Anlass der Hochwasserkatastrophe.** Anlässlich der im September d. J. stattgehabten Hochwasserkatastrophe werden auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen auf Einschreiten der politischen oder Landesbehörden, Bezirksausschüsse, Gemeinden oder Hilfskomitees von den normalen Frachtsätzen der Gebührenberechnungstabelle folgende Frachtbegünstigungen im Rückvergütungswege bewilligt: a) für Lebensmittel und Futterartikel mit Gültigkeit bis Ende Dezember d. J. eine 50 % Ermässigung; b) für den frachtgutmässigen Transport von Baumaterialien zur Wiederherstellung der durch das Hochwasser beschädigten oder zerstörten Gebäude, Brücken, Uferschutzbauten mit Gültigkeit bis längstens Ende Dezember 1900 eine 30 % Ermässigung.

— **Verbindung der Böhmerwaldbahnen mit dem bayerischen Eisenbahnnetze.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich der von den Aktionskomitees in Wollin und Wallern vorgelegten generellen Projekte für die Verbindung der Böhmerwaldbahnen mit dem bayerischen Eisenbahnnetze, und zwar der Linie von Eleonorenhain über die Säumerbrücke und Tusset-böhmisch-bayerische Landesgrenze und der Linie von Wallern über das schwarze Kreuz und Tusset bis zur Landesgrenze mit einer Verbindung vom schwarzen Kreuz bis Salnau im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision in Verbindung mit der Stationskommission rücksichtlich der österreichischen Strecken einzuleiten.

— **Verkehrswiederaufnahme.** In der Strecke Hüttau-Bischofshofen, welche seit der Hochwasserkatastrophe im Monate September d. J. unfahrbar war, wurde am 25. d. Mts. der Güterverkehr und am 27. d. Mts. der Personenverkehr wieder aufgenommen. Der Verkehr von Schnellzügen bleibt vorläufig noch eingestellt.

— **Schnellzugverbindung Wien-Triest.** Vor kurzem hat im Eisenbahnministerium eine Besprechung mit Vertretern der Südbahn stattgefunden, welche der Verbesserung der Schnellzugverbindung Wien-Triest galt. Die Südbahn erklärte unter bestimmten Bedingungen, wegen deren noch keine Entscheidung getroffen wurde, ihre Geneigtheit, mit 1. Mai nächsten Jahres die Schnellzugverbindung zwischen Wien und Triest durch Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zu verbessern. Der neue Schnellzug würde eine kürzere Fahrtdauer als die bisherigen haben (12 Stunden gegen 13). Auch die Abfahrts- und Ankunftszeit des neuen Schnellzuges soll eine günstigere sein (Abfahrt in beiden Richtungen 7 Uhr Abends). Ein Schlafwagen des Ostende-Expresszuges, der bisher nur einmal wöchentlich direkten Anschluss an den Schnellzug Wien-Triest hatte, soll unter der Voraussetzung des Zustandekommens des neuen Schnellzuges täglich vom Wiener Westbahnhofe auf die Südbahn übergeleitet und dem neuen Triester Schnellzuge angeschlossen werden. Ebenso soll vom Berliner (Hamburger) Schnellzuge ein Schlafwagen täglich vom Nordbahnhofe auf die Südbahn, zur Weiterführung mit dem neuen Triester Schnellzuge, übergeleitet werden.

— **Die Gehaltsregulirung bei den österreichischen Staatsbahnen.** Die Gehaltsregulirung, welche für die Bediensteten mit dem 1. November in Wirksamkeit trat, hat bei einzelnen Klassen von Bediensteten insbesondere aus dem Grunde keine volle Befriedigung hervorgerufen, weil im Zusammenhang mit der Durchführung der Gehaltsregulirung eine Kürzung verschiedener Nebenbezüge verfügt wurde. Die zur Geltung gebrachten Wünsche der Bediensteten bilden den Gegenstand eingehender Erwägung des Eisenbahnministeriums und sind in dieser Richtung Erhebungen bei den Staatsbahndirektionen eingeleitet worden, welche insbesondere darauf abzielen, die aus der Auflassung der Instandhaltungs- und Ersparnissprämien sich ergebenden Entgänge für die einzelnen Bediensteten zu ermitteln. Das Ergebniss dieser Umfrage, welche mit allen Mitteln beschleunigt wird, muss abgewartet werden, um einen Ueberblick über die finanzielle Tragweite der zu treffenden Maassnahmen zu gewinnen.

— **Der Kaiserjubiläums-Wohlthätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen** hat beschlossen, am 2. Dezember d. J. — als dem Gedenktage des Regierungsantrittes des Kaisers — eine Anzahl von Heirathsausstattungsbeiträgen an Töchter von Bediensteten der Staatsbahnen zu verleihen. Es werden von dem rührigen Verein, an dessen Spitze bekanntlich Fräulein von Wittek, die Schwester des Eisenbahnministers, steht, 15 Heirathsausstattungsbeiträge zu je 500 Kronen verliehen.

— **Eisenbahn Szepesbéla-Landesgrenze.** Vor kurzem fand im ungarischen Handelsministerium die Konzessionsverhandlung der von Szepesbéla bis zur Landesgrenze gegen Oesterreich in der Richtung nach Neumarkt geplanten Lokalbahn in der Länge von 48,4 km statt. Das Baukapital wurde mit rund 4 000 000 fl. angenommen, was für das Kilometer 82 645 fl. ausmacht und durch die ausserordentlich schwierigen Bodenverhältnisse begründet wird. Auf den Unterbau selbst sollen für das Kilometer 47 837 fl. verwendet werden. Für Verkehrsmittel werden 121 000 fl., für Anschlussherstellungen 188 000 fl. und als Reservefonds 70 000 fl. angenommen.

## Vereinsausland.

— **Die Anschläge auf belgische Eisenbahnzüge** nehmen, wie die „Voss. Ztg." erfährt, so überhand, dass die belgische Staatsbahnverwaltung beträchtliche Belohnungen für jede Entdeckung eines Thäters ausgesetzt hat. Mit Vorliebe wird auf vorüberfahrende Eisenbahnzüge geschossen oder mit Steinen nach ihnen geworfen. Als am 19. d. Mts. nach Mitternacht der aus Antwerpen nach Brüssel abgelassene Eilzug bei dem Bahnhofe Vieux-Dieu vorübersauste, hörte der Zugführer den Knall einer Feuerwaffe, konnte aber in der Dunkelheit nichts unterscheiden. Als aber der Zug in Mecheln hielt, sah man eine 50 Jahre alte, todtenbleiche Frau aus einem Abtheile II. Klasse herauswanken, um sich ein Stärkungsmittel zu erbitten. Ohne sprechen zu können, zeigte sie auf die Fenster des Abtheils. Die drei starken Spiegelscheiben waren durch die Kugel eines Mausergewehres, die überdies die Stirn der Frau gestreift hatte, durchbohrt. Natürlich ist sofort eine Untersuchung eingeleitet worden; ob mit Erfolg, bleibt abzuwarten.

— Der Berner Grosse Rath ermächtigte die Regierung, die Konzession für die **Loetschbergbahn** (Zugangslinie aus der nordwestlichen Schweiz zum Rhonethal und zur Simplonbahn) zu erwerben und bei den Bundesbehörden die Uebertragung der Konzession auf den Staat Bern auszuwirken.

Gleichzeitig bewilligte der Grosse Rath 3 250 000 Frcs. für den Bau der **Theilstrecke Erlenbach-Zweisimmen der direkten Bahnlinie von Spiez** am Thunersee durch das Simmenthal und Waadtländer Hochland **nach Vevey** am Genfer See.

Diese Linie ist für den Touristenverkehr kaum minder wichtig, als die erstere, weil sie zwischen der Ostecke des Genfer Sees und Interlaken die bisher fehlende direkte Verbindung herstellt.

— Aus dem **Berichte der italienischen Mittelmeerbahn über das Betriebsjahr 1898/99**, welcher vom Verwaltungsrath der am 24. d. Mts. stattgefundenen Hauptversammlung der Aktionäre vorgelegt wurde, entnehmen wir folgende, den Bahnbetrieb betreffende Angaben. Zunächst geben wir einen kurzen Ueberblick über die finanziellen Ergebnisse des Unternehmens.

Die Gesammteinnahmen stellten sich auf 143 700 000 L. (über 8 000 000 L. mehr als im Vorjahre), davon entfallen: auf das Hauptnetz 136 600 000 L., auf das Nebennetz 5 500 000 L. und auf die zwei der Gesellschaft gehörigen Strecken Varese-Porto Ceresio und Rom-Viterbo 1 600 000 L. Von diesen gebühren der Gesellschaft insgesammt 97 960 000 L.; dem gegenüber stellen sich die Betriebsausgaben auf 97 811 000 L., so dass sich ein Betriebsreingewinn von 149 000 L. ergibt; dazu kommen noch der Beitrag des Staates für Benutzung des Betriebsmaterials von 7 800 000 L. und der Gewinn der Gesellschaft an den für Rechnung des Staates auszuführenden Bauten, so dass die Abrechnung des gesammten Unternehmens einen Gewinn von 9 500 000 L. abwirft. Davon ab: für die ordentliche Rücklage 475 000 L., den Antheilsinhabern 9 000 000 L. (5 % des Kapitals), für die ausserordentliche Rücklage 2 500 L.; verbleiben auf neue Rechnung 230 000 L. einschliesslich des unvertheilten Ueberschusses des Vorjahres von 210 000 L. Die beiden Rücklagen belaufen sich auf 12 300 000 L. und 1 000 000 L. Die Ergebnisse blieben etwas hinter den auf die Mehreinnahme von 8 000 000 L. gestützten Erwartungen einer höheren Dividende zurück; aber es mussten in diesem Rechnungsjahre getragen werden als ausserordentliche Belastungen: 2 500 000 L. wegen Erhöhung der Kohlenpreise, 1 300 000 L. für den Unfall auf der alten Linie über den Giovipass zwischen Ronco und Genua, und 1 300 000 L. für andere aussergewöhnliche Schuldposten.

Die Gesammtbetriebslänge betrug am 1. Juli d. J.: 5 855 km, davon entfallen 4 730 auf das Hauptnetz, 1 022 auf das Nebennetz und 103 auf die beiden Linien der Gesellschaft. Im Betriebsjahre wurden 14 km der Neubaulinie Aulla-Lucca eröffnet.

Es wurden 32 500 000 Zugkm gefahren.

Die Einnahmen vertheilen sich wie folgt: Personenverkehr 54 600 000 L. = 38 %, Gepäckverkehr 2 600 000 L. = 2 %, Güterverkehr 84 800 000 L. = 60 %, es beträgt also die Einnahme auf das Betriebskilometer 24 187 L. (+ 1 321 gegen das Vorjahr) und auf das Zugkilometer 4 458 L. (gegen 4 293 L. im Vorjahre). Die Ausgaben beliefen sich für das Betriebskilometer auf 16 389 (gegen 15 738) L. und auf das Zugkilometer 3 011 (gegen 2 944) L.

Im abgelaufenen Betriebsjahre wurden an Bauten ausser denjenigen auf den Nebenstrecken Aulla-Lucca, Capezzano-Mercato und Balsorano-Avezzano ausgeführt noch verschiedene Gleisverdoppelungen auf den bedeutenderen Linien, ferner wurden Lüftungsapparate System Saccardo aufgestellt und zwar in den beiden Tunneln der Linien Genua-Ronco und in einigen Tunneln der Linie Savona-Turin; in nicht ferner Zeit wird auch die Aufstellung derartiger Apparate im Mont Cenistunnel erfolgen. Der elektrische Betrieb wurde auf der Linie Mailand-Monza eingerichtet, und Projekte, welche der Ausführung nahe sind, ausgearbeitet für die Einrichtung dieses Betriebes auf den Strecken Mailand-Varese, Neapel-Castellammare und Rom-Frascati, sowie Erweiterungen verschiedener Bahn- und Bahnhofsanlagen, besonders in Mailand, Genua, Turin usw. Es sind die Einzelprojekte und die Trassirungsarbeiten im Gange für die geplanten Linien Genua-Novi über Gavi (dritte Linie zwischen Novi und Genua), Genua-Piacenza und für die Zufahrtslinien zum Simplon.

Das Rollmaterial der Gesellschaft belief sich auf: 1 316 Lokomotiven, 3 741 Personenwagen, 952 Gepäckwagen, 23 861 Güterwagen.

Die grössten Einnahmen hatten aufzuweisen: die Bahnhöfe von Genua mit 16 500 000 L., von Turin mit 10 800 000 L., Mailand mit 9 700 000 L., Rom mit 5 800 000 L. und Neapel mit 5 100 000 L. bezüglich der letzten drei ist zu bemerken, dass sie Gemeinschaftsbahnhöfe mit der Adriatica sind, welche aus denselben beinahe gleiche Einnahmen erzielt.

Die Hauptversammlung, bei der 82 Aktionäre, welche 106 000 Aktien vertraten, anwesend waren, genehmigte den Verwaltungsbericht und den Rechnungsabschluss für das Betriebsjahr 1898/99, sprach dann dem abgegangenen Generaldirektor M. Massa den Dank der Gesellschaft für sein erspriessliches Wirken als Leiter der ausgedehnten Verwaltung seit Gründung der Gesellschaft aus, und wählte ihn in den Verwaltungsrath.

— **Eisenbahnunfall im Tunnel zwischen Ariano und Montecalvo.** Der Zug 1695 der adriatischen Bahnen von Foggia nach Neapel (ab Foggia um 12.15 N.) führte am 24. d. Mts. 3 Personenwagen und etliche 30 Güterwagen, darunter einige mit gusseisernen Röhren, andere mit sehr grossen Dampfkesseln für Lokomobilen beladen. Bei der Einfahrt des Zuges in einen Tunnel zwischen den Bahnhöfen Ariano und Montecalvo fielen einige dieser Röhren auf das Gleis, wodurch der Zug entgleiste. Beinahe gleichzeitig durch die Erschütterung verschoben sich die Kessel und stürzten um, so dass sie an die Tunneleinfahrt stiessen und den Zug plötzlich zum Stehen brachten. Drei darauffolgende Güterwagen wurden vollständig zertrümmert und der Bremser, welcher sich im Bremshäuschen befand, kam darin ums Leben. Zwei andere Schaffner erlitten sehr schwere Verletzungen, die Reisenden kamen mit dem Schrecken, einigen Beulen und Quetschungen davon.

— **Ein grossartiges Kanalprojekt** wird, der Münchener „Allg. Ztg." zufolge, dem **schwedischen Reichstage** in seiner nächsten Tagung zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Verwaltung für Wege- und Wasserbauten in Stockholm hat

nämlich in Uebereinstimmung mit dem Kommerzkollegium einen Antrag an die Regierung gerichtet, laut dessen gewisse Theile der grossen mittelschwedischen Kanallinie einer durchgreifenden Erweiterung unterzogen werden sollen. Die fraglichen Strecken beziehen sich auf den Göta- und Hjelmarkanal, die Zwischenlinie vom Ausfluss des letzteren nach Stockholm über den Stromsholms-, Söderteljekanal und Mälarsee sowie die Fahrtrinne zwischen Wener- und Hjelmarsee, welche noch unter der älteren Bezeichnung Sveakanal bekannt ist. Neben diesen Umbauten sollen weiterhin spezielle Untersuchungen über die Regulirung des Wasserstandes im Wenersee ins Auge gefasst werden, da man auf betheiligter Seite den Wunsch nährt, endlich einen geeigneten Stützpunkt für die gleichmässige Speisung des Trollhätta-, Svea- und Götakanals zu gewinnen. Das Kommerzkollegium begründet seinen Antrag mit dem Hinweis, dass ein Umbau der wichtigen mittelschwedischen Wasserstrassen dem Ackerbau und der Industrie, wie überhaupt dem gesammten Handelsverkehr die grössten Vortheile einbringen würde, namentlich auch dadurch, dass auf diese Art eine verbesserte Position gegenüber der ausländischen Konkurrenz erzielt werde, als dies bei der gegenwärtig stark beengten Frequenz auf den veralteten Kanälen möglich erscheine. Die Hauptverbindung zwischen den mittelschwedischen Binnenseen, der Götakanal, sei zu einer Zeit ins Leben gerufen worden, als man von dem aufblühenden wirthschaftlichen Verkehr des Nordens, insbesondere dem fortgesetzt anwachsenden Ausfuhrhandel, kaum eine annähernd zutreffende Vorempfindung hatte. Angesichts des unzweifelhaft gesicherten ökonomischen Erfolges müsse jedes Bedenken über die allerdings erheblichen Kostenaufwendungen der Neuanlagen in den Hintergrund treten. Für die Ausarbeitung der betreffenden Pläne, Grundrisse und Vermessungstabellen ist ein Kostenaufwand von rund 173 000 Kr. erforderlich. Da die agrarische Presse dem Vorschlage der Regierung mit Wohlwollen begegnet, so vermuthet man, dass beide Kammern des Reichstages dem Kanalprojekte einwandlos ihre Zustimmung ertheilen werden.

— Die vom Fürsten Ferdinand bei der feierlichen Eröffnung der **bulgarischen Centralbahn** am 20. d. Mts. auf dem neuen Bahnhof zu Orechawitza gehaltene Rede enthält eine Reihe programmatischer Stellen. In wortgetreuer Uebersetzung lautet sie nach der Münchener „Allgem. Ztg." folgendermaassen:

„Die feierliche Einweihung der Centralbahnlinie Sofia-Plewna-Schumla-Varna, die wir soeben eröffnet haben, macht das Herz jedes Bulgaren höher schlagen ob des bedeutenden nationalen Erfolges, der für unser Vaterland einen ebenso grossen sozialen als wirthschaftlichen Fortschritt bedeutet. Handelt es sich doch um die wichtigste Eisenbahnlinie, die seit der Befreiung des Landes in Bulgarien geschaffen wurde. Sie bildet einen Anschluss an die bereits früher hergestellten Eisenbahnstränge, durchkreuzt das ganze Gebiet Ostrumeliens von Westen nach Osten und erstreckt sich von der Hauptstadt bis an das schwarze Meer. Die Herstellung der Linie Zaribrod-Sofia-Vakarel hatte einem internationalen Bedürfniss entsprochen, indem sie das Abendland mit dem Morgenland, die Nordsee mit dem Bosporus verband. Durch jenes Werk haben wir, wie es unsere Pflicht war, dem civilisirten Europa den Tribut unserer Arbeit gezollt. Durch den Bau von Eisenbahnlinien im Ausmaass von 1 200 km, die seit der Befreiung des Landes hergestellt worden sind, wussten wir einen eklatanten Beweis dafür zu erbringen, dass sich das bulgarische Volk ausschliesslich der friedlichen Entwickelung gewidmet hat. Der Ausbau der Centralbahn unter äusserst schwierigen finanziellen Verhältnissen zeigt, wie gross die Ausdauer Bulgariens ist, wenn es sich darum handelt, ein civilisatorisches Ziel zu erreichen. Und darin liegt die beste Garantie dafür, dass unsere Nation ein dauerhaftes und festes Element für den Frieden und Fortschritt auf der Balkanhalbinsel ist. Ich, der ich vollständig den Charakter, die Eigenschaften und Eignungen meines Volkes kenne, hege die Ueberzeugung, dass es alles aufbieten wird, um sich für alle Zeiten die in der modern aufgeklärten Welt erlangte Stellung zu bewahren. Sein zukünftiges Schlachtfeld wird das Feld der friedlichen Entwickelung und des Fortschrittes sein. Auch hier wird es zu kämpfen und zu siegen wissen. Es gereicht mir zur besonderen Befriedigung, dies in Anwesenheit des diplomatischen Korps, der Vertreter des Volkes und der Mitglieder der Regierung, die sich heute um mich geschaart haben, um einen bescheidenen civilisatorischen Sieg zu feiern, verkünden zu können. Mit der Eröffnung der Centralbahn, welche die Hauptarterie Bulgariens ist, werden nunmehr nahezu alle Punkte unseres Vaterlandes untereinander verbunden sein. Die wirthschaftliche, industrielle und soziale Entwickelung des Landes wird sich heben. Für unseren Ackerbau sind nunmehr die Absatzwege gesichert. Die Verkehrshindernisse sind besiegt: Es gibt keinen Balkan mehr. Der Landmann findet neue Absatzmärkte, der Kaufmann neue Kunden, neue Horizonte eröffnen sich dem Turisten. Unser tapferer Soldat ist nur noch einen Schritt von der Grenze entfernt, wenn er sie vertheidigen soll. Möge die Lokomotive, indem sie auf ihrer raschen Fahrt Erinnerungen an das Vitoschthal weckt und indem sie das glorreiche Schlachtfeld von Plewna, wo die besten russischen Soldaten für die Befreiung des dankbaren bulgarischen Volkes gefallen sind, durchquert, möge sie im raschen Vorbeifluge an den Felsen der alten, nun wieder erstandenen Hauptstadt die Schatten der glorreichen Könige wecken und ihnen künden, dass Bulgarien, ihr theures Bulgarien, in glücklicher Wiedergeburt den Weg eingeschlagen hat, den ihm die Jahrhunderte vorgezeichnet haben. Möge der Widerhall davon bis an das alte Herz des Balkans, von der Donau bis zu den Wogen des schwarzen Meeres dringen und sich in dem einzigen Rufe vereinigen: Bulgarien lebt! Es lebe Bulgarien! Hurrah!"

In schroffem Gegensatz zu der frohen Zuversicht dieser Rede steht ein Bericht derselben Zeitung von demselben Tage aus Sofia, der von dem wirthschaftlichen Niedergang des Landes spricht und über das bulgarische Eisenbahnwesen folgenden Satz enthält: „Und erst die Eisenbahnen! Nach der letztjährigen Zusammenstellung des bulgarischen statistischen Amtes verzinsen sich die bulgarischen Bahnen im Durchschnitt mit nicht mehr als einem halben Prozent, während doch der Staat für die Anlehen, die er zu Eisenbahnzwecken aufgenommen hat, 6 % zu zahlen hat. Nun ist es ja richtig, dass gewisse Bahnlinien nicht nach ihrem Ertragswerth abzuschätzen sind, dass der Staat auf diesem Gebiet aus höheren Rücksichten finanzielle Verluste erleiden darf und dass es im Eisenbahnwesen auch eine Zukunftsmusik gibt. Aber Bulgarien ist, man könnte fast sagen, in böswilliger Absicht, zu rapid vorgegangen, es hat seine Kräfte überspannt und steht jetzt thatsächlich beinahe vor dem finanziellen Zusammenbruch. Wäre man in Bulgarien sparsamer, zielbewusster und vor allem ehrlicher vorgegangen, so befände man sich nicht in dieser Katzenjammerstimmung, welche selbst die Eröffnung einer so grossen Bahnstrecke, wie diejenige von Sofia nach Varna, zu einem freudlosen Ereigniss macht."

— Nach einem den „Berl. N. N." zugehenden Drahtbericht meldet der „Kuryer Warszawski" aus Petersburg: Die Kommission des Verkehrsministeriums hat den **Bau einer breitspurigen Bahn Warschau-Lodz-Kalisch** bis Skalmierzyce, der preussischen Grenzstation in der Provinz Posen, beschlossen. Der Bau wurde der Warschau-Wiener Bahn übertragen.

Diese Entschliessung wurde schon seit einiger Zeit erwartet. Wir werden über diese auch politisch nicht unwichtige Angelegenheit demnächst näheres bringen.

— **Die Gesammteinnahme russischer Eisenbahnen im I. Halbjahre 1899.** Die Gesammteinnahme der russischen Eisenbahnen mit Ausnahme der Kleinbahnen beträgt für Juni d. J. 39 062 532 R. gegen 38 310 069 R. im gleichen Monat des Vorjahres. Diese Steigerung der Gesammteinnahme ist auf Rechnung der Eisenbahnen, die von Privatgesellschaften betrieben werden, und der Staatseisenbahnen des asiatischen Russlands zu setzen. Die ersteren haben eine Steigerung von 11 098 054 R. im Juni 1898 auf 11 802 327 R. im Juni d. J. aufzuweisen, die Einnahmen der letzteren haben 1 369 029 R. gegen 1 306 371 R. im Juni 1898 erreicht. Die Staatseisenbahnen des europäischen Russlands haben im Juni d. J. eine Gesammteinnahme von 25 891 176 R. gegen 25 905 644 R. im gleichen Monat 1898 erzielt. Der Güter- und Personenverkehr war im allgemeinen grösser; im einzelnen ist der Güterverkehr der Eisenbahnen des asiatischen Russlands im Vergleich zum Vorjahre zurückgegangen.

Im ersten Halbjahre 1899 erreichte die Gesammteinnahme aller Eisenbahnen allgemeiner Bedeutung 224 617 258 R. gegen 218 353 493 R. 1898, d. h. dieselbe hat sich um 6 263 765 R. oder 2,9 % erhöht. Folgende Eisenbahnlinien haben eine bedeutende Steigerung der Gesammteinnahme zu verzeichnen, und zwar: a) Staatseisenbahnen: Jekaterinen, transkaukasische, Kursk-Charkow-Ssewastopol, Moskau-Kursk, Nyshni-Nowgorod, Perm-Tjumen, Charkow-Nikolajew, die Südwest- und sibirische; b) Privaten: Wladikawkas, Moskau-Kasan und Moskau-Jarosslaw-Archangelsk. Die Wersteinnahme der Privateisenbahnen ist um 5,9 %, die der asiatischen Staatslinien um 25,4 % zurückgegangen, wogegen die Staatseisenbahnen des europäischen Russlands ein Steigen von 0,2 % aufweisen. Der Personen- und Güterverkehr in den ersten sechs Monaten übersteigt bedeutend die entsprechenden Ziffern des Vorjahres, mit Ausschluss der asiatischen Bahnen, die im laufenden Jahre weniger Güter befördert haben.

Am 1. Mai d. J. sind dem regelmässigen Verkehr drei neue Strecken der mittelasiatischen Eisenbahnlinie (umgenannte transkaspische): Ssamarkand-Andishan (503 Werst), Tschernjajewo-Taschkent (146 Werst) und Gortschakow - Marghellan (8 Werst) übergeben. Es beträgt daher die gesammte Betriebslänge der Eisenbahnen zum 1. Juli d. J. 42 547 Werst (= 45 398 km) gegen 39 280 Werst (= 41 912 km) in derselben Zeit des Vorjahres, d. h. dieselbe ist im Laufe des Jahres um 3 267 Werst (= 3 486 km) oder 8,3 % vergrössert worden.

— In der Nr. 48 S. 846 d. Ztg. ist ganz ausführlich über das Projekt der **Erbauung einer Ringbahn um Moskau** berichtet worden. Es ist auch dargelegt worden, um wie grosse Interessen es sich bei der Ausführung des Planes handelt, Interessen, die keineswegs in der glatten Abwickelung eines grossen Durchgangsverkehres ihren Schwerpunkt hatten, sondern die ebenso, wenn nicht vielleicht in noch höherem Maasse, um die Entwickelung des Lokalverkehres sich drehten, was durch die Eigenartigkeit des grossen Moskauer Handelsverkehres bedingt ist.

Moskau ist heute noch immer Stapelplatz nicht nur für die nächstliegenden, grossen Industrien, sondern namentlich für sibirische Güter, die auf der Wolga kommend selbst aus den entferntest gelegenen Gebieten des russischen Reiches, wie Transkaspien, Kaukasien, Mittelasien usw. entstammen. Alle die vielen Centner dieser, zum Theil sehr kostbaren Güter sammeln sich in Moskau und müssen, wie die Verhältnisse zur Zeit liegen, mit Fuhrwerken von einem Bahnhofe zum anderen, oder zu den in der alten Stadt gelegenen grossen Lagerräumen abgerollt werden. Die wenig befriedigenden Zustände, die hierdurch hervorgerufen wurden, sind s. Zt. von uns geschildert worden. Es wurde daher auch in Moskau als ein grosser Fortschritt gefeiert, dass eine Verständigung über die Durchführung des Planes unter den Privatbahnen, der Staatsregierung und der Stadt Moskau erreicht worden war. Es war das nicht zum geringsten Theile eine Folge dessen, dass das Finanzministerium im Einvernehmen mit dem Ministerium der Verkehrsanstalten das Ringbahnprojekt bekanntlich sehr sympathisch aufnahm, da es neben vielen Vortheilen für die Stadt und deren Bewohner auch solche für die unmittelbare Durchfuhr von Gütern bot. Es wurde sogar rüstig an die vorbereitenden Arbeiten gegangen und namentlich in Moskau eine Centralstelle errichtet, der die Untersuchungen des für die Ausführung des Baues erforderlichen Grund und Bodens übertragen waren. Allmählich haben sich die Verhältnisse in Moskau aber arg geändert. Die Moskauer Stadtverwaltung bereitete dem Ringbahnprojekt immer mehr Hindernisse. Statt den Ministerien für ihre Ausgaben Vergünstigungen zu bieten, begann die Stadtverwaltung die städtischen Ländereien abzuschätzen, welche von der Ringbahnlinie berührt werden konnten, um sie zu möglichst gutem Preise abzugeben, ausserdem stellte sie schon Berechnungen an, wie viel die Stadt aus der ½ Kopekensteuer vereinnahmen werde, welche den Durchgangsfrachten auferlegt werden sollte. Kurz, anstatt dem Unternehmen durch möglichstes Entgegenkommen förderlich zu sein, zeigte die Stadtverwaltung durch ihre Handlungsweise, dass sie aus dem Unternehmen selbst schon einen Vortheil zu ziehen versuchen will. Diese Missverständnisse sind nun allmählich soweit gediehen, dass gegenwärtig die errichtete Centralstelle für Ausführung von Landuntersuchungen für die projektirte Ringbahn bereits die Arbeiten eingestellt hat und dass den Angestellten mitgetheilt wurde, dass die Centralstelle am 15./27. November geschlossen werden wird.

Damit wäre denn ein Unternehmen, dass für die Entwickelung Moskaus von der allergrössten Bedeutung werden musste, gefallen. Da die geplante Ringbahn aber auch, wie schon wiederholt betont, den Zweck verfolgte, den Verkehr zwischen den Bahnhöfen zu erleichtern und um den hier einmündenden Bahnen die Möglichkeit zu bieten, einen ungehinderten Durchgangsverkehr in Moskau bewirken zu können, beschlossen die Ministerien der Finanzen und der Verkehrsanstalten angesichts der wenig entgegenkommenden Haltung der Stadtverwaltung den Bau eines Ringes von Bahnlinien um Moskau, jedoch nicht in der Nähe der Stadt, sondern in einer grösseren Entfernung von Moskau ins Auge zu fassen, um wenigstens einen Theil des Projektes noch zur Durchführung zu bringen.

— Wie mitgetheilt wird, soll in Regierungskreisen beschlossen worden sein, nach Beendigung aller Arbeiten beim Bau der grossen sibirischen Eisenbahn, zur **Anlage einer Eisenbahn über den kaukasischen Bergrücken** zu schreiten. Diese Linie, die W l a d i k a w k a s (Station der Rostow-Wladikawkasbahn) mit T i f l i s (Station der Transkaukasusbahn) verbinden soll, wird in nicht allzu ferner Zukunft, wo die Reihe der bereits projektirten Eisenbahnlinien, die über die Hauptstadt Persiens zum persischen Meerbusen führen werden, fertig gestellt sein wird, von weittragender Bedeutung sein. Trotz der unbedeutenden Länge der Bahn (etwa 190 Werst = 203 km) werden die Baukosten für dieselbe im Hinblick auf die beim Bau zu überwindenden besonderen technischen Schwierigkeiten auf die ungeheure Summe von 43 000 000 R. veranschlagt. Somit stellen sich die Kosten für eine Werst annähernd auf 226 000 R. Neben ihrer politischen und strategischen Bedeutung wird diese Bahn — besonders nach Herstellung einer Eisenbahn zum persischen Meerbusen — auch eine grosse ökonomische Bedeutung gewinnen, da sie einerseits die persischen Märkte eröffnet und andererseits einen Anstoss zur gründlicheren Ausbeute der unerschöpflichen Reichthümer des Kaukasus geben wird.

Soweit die St. Petersburger Mittheilung, die namentlich der Sicherheit wegen, mit der sie mit der Erreichung des persischen Meerbusens rechnet, auffällt. Zehn Jahre lang hatte Russland die volle Möglichkeit in Persien Bahnen zu bauen, weil ihm ein ausschliessliches Vorrecht hierfür seitens Persiens eingeräumt worden war, ohne dass auch nur das Geringste geschehen ist. Jetzt sind die zehn Jahre abgelaufen und Zeitungsmeldungen zufolge denkt Persien nicht mehr daran, sich noch länger Russlands Händen anzuvertrauen; da plötzlich fängt man in Russland an mit Bahnen, die noch gar nicht vorhanden sind und voraussichtlich auch gar nicht sobald, wenigstens nicht durch Russlands Unternehmungsgeist geschaffen werden, zu rechnen.

Wenn der Schein nicht sehr trügt, so ist man im Augenblick über die ungenützt verstrichenen zehn Jahre erschreckt, namentlich da zur Zeit der persische Meerbusen unerwartet stark im Vordergrunde des russischen Interesses erschienen ist.

— **Kanalverbindung zwischen baltischem und weissem Meer.** Die russische amtliche „Handels- u. Industrieztg." (Nr. 235) theilt auszugsweise einen längeren Aufsatz mit, der in dem neuesten Hefte des Journals des Ministeriums der Verkehrsanstalten veröffentlicht ist und das Projekt einer Verbindung des baltischen und weissen Meeres durch einen für tiefgehende Schiffe zu erbauenden Kanal bespricht. Das Projekt ist von einem Ingeniör des Ministeriums der Verkehrsanstalten, Timonow, ausgearbeitet und scheint sich der Gunst des Ministeriums zu erfreuen, denn sonst wäre die Arbeit kaum in dem offiziellen Journale des Ministeriums zum Abdruck gelangt.

Dass Russland bisher seine Wasserwege sehr vernachlässigt hat, obgleich es in dieser Beziehung reicher ist als viele andere Staaten, dürfte zweifellos sein. Wenn daher im Interesse besserer Verkehrsverbindungen weitschauende Projekte zur Verbesserung der Flussschifffahrt gemacht werden, so müssen sie natürlich mit Freuden begrüsst werden. Eine andere Frage ist es allerdings, ob gerade die behandelte Kanalverbindung in erster Reihe Berücksichtigung verdient und zwar noch bevor Wasserwege wie die Wolga, z. Zt. die Hauptverkehrsader Russlands, vor der drohenden völligen Versandung gerettet worden. Aber man kann ja auch das Eine thun und braucht deswegen das Andere noch nicht zu lassen, wenn die Wohlfahrt des grossen Reiches es verlangt.

Wir wollen zunächst die amtliche „Handels- und Industriezeitung" hören:

Nachdem Timonow im allgemeinen über die grosse Bedeutung, die ein derartiger, tiefgehenden Schiffen zugänglicher Kanal für die Entwickelung von Handel und Industrie des ganzen nördlichen Russlands haben müsste, gesprochen hat, ein Einfluss, der sich bis in das Gebiet der Petschora, in Sibirien usw. fühlbar machen müsste, beschreibt er die Linienführung des Kanals.

Timonow beabsichtigt, die für Seeschiffe zugängliche Wasserstrasse aus dem Ladogasee, den Sswir entlang in den Onegasee anzulegen, weiter soll die Wasserstrasse durch die Seen und Flüsse der Ostsee-Weissmeer-Wasserscheide gehen und in das weisse Meer einmünden. Um diesen Plan zu verwirklichen, beabsichtigt er in erster Linie den Ladogasee Seeschiffen zugänglich zu machen, und zwar in der Weise, dass die Ausmündung der Newa auf das gehörige Maass vertieft wird, wodurch der Ladogasee gewissermaassen ein Theil des baltischen Meeres werden würde. Am Sswir wären Vertiefungsarbeiten vorzunehmen und Schleusenwerke anzulegen, die den Zutritt zum Onegasee ermöglichen würden, von wo ab ein Kanal mit Benutzung der vorhandenen Wasserläufe zu bauen wäre.

Die wirthschaftlichen Vortheile dieser Anlage wären folgende: Seeschiffe könnten an beliebigen Punkten des Ladogasees anlegen, um dort Mineralien, Getreide und Holzfrachten einzunehmen. Die umständliche und zeitraubende Treidelschifffahrt auf den Ladogakanälen könnte auf diese Weise unnöthig gemacht werden. Der Gewinn an Zeit würde für eine Ladung im Durchschnitt 10 Tage betragen, die Gesammtersparniss für den Transport von Gütern aus dem Wolgagebiet kann auf 1 000 000 R. jährlich berechnet werden. Ferner glaubt Ingeniör Timonow annehmen zu können, dass die von ihm geplante Anlage bedeutend weniger Mittel erfordern wird, als der durchaus nöthig gewordene Ausbau der Ladogakanäle, die augenblicklich den an sie zu stellenden Ansprüchen nicht genügen. Schliesslich würden die Bezirke des Ladoga- und Onegasees namentlich in Bezug auf Industrie stark entwickelt werden; die Einöde, welche die Häfen der Murmanküste von St. Petersburg und von Moskau trennt, wäre von einer Wasserstrasse durchbrochen, auf der Seeschiffe frei verkehren könnten.

Die politische Bedeutung der Kanalanlage illustrirt Timonow an dem Beispiel Frankreichs, Deutschlands und anderer Staaten, welche die ihre Häfen bespülenden Meere durch Kanäle zu vereinigen suchen, wobei sie sich sowohl von kommerziellen als auch von strategischen Gesichtspunkten leiten lassen

Auch Nordamerika hat seine grossen Seen mit dem Ozean verbunden.

Auf der projektirten Wasserstrasse könnten die Schiffe des baltischen Geschwaders in den Ozean gelangen, oder den umgekehrten Weg nehmen. Der für die Murmanküste in Aussicht genommene Kriegshafen wäre dann nicht eine vereinzelte Station, die einem starken Feinde einen nur geringen Widerstand entgegensetzen könnte, sondern sie stände in Verbindung mit Petersburg, Kronstadt und Libau. Ein Geschwader könnte unter Umständen in wenigen Tagen aus dem baltischen Meer in den Ozean geworfen werden.

Der Kostenpunkt dieser Anlage wird nach Ansicht Timonow's im Hinblick auf die tiefen Seen und Flüsse, welche benutzt werden können, voraussichtlich ein verhältnissmässig niedriger sein. Jedenfalls stehe derselbe zu dem zu erwartenden wirthschaftlichen und strategischen Vortheil in einem Verhältniss, das nur zur Gunsten des Projektes spreche.

— **Kohlennoth in Russland.** Es fehlt im Süden an Kohle die Vorräthe, so schreibt die „Now.-Wr.“, sind erschöpft, die Lage wird mit jedem Tage kritischer. Die aus dem Donezbecken augenblicklich gelieferte Kohle ist minderwerthig — Abraum, der fast nichts werth ist.

Vor acht Jahren verbrauchten die metallurgischen Fabriken des Südens 19 000 Wagenladungen Donezkohle; augenblicklich stellt sich der Verbrauch auf 160 000 Wagenladungen, wobei viele Fabriken eigene Schächte besitzen, die gegen 100 000 Wagenladungen Kohlen liefern. Im ganzen werden aus dem Donezbecken im Jahre 527 000 Wagenladungen Kohle ausgeführt, während die Ausfuhr vor zehn Jahren nur 210 000 Wagenladungen betrug. Die Eisenbahnen des Beckens verbrauchten vor zehn Jahren 84 000 Wagenladungen, gegenwärtig aber 130 000 Wagenladungen im Jahre. Im gleichen Verhältnisse sind auch die Bedürfnisse der Gasanstalten, der Salzfabriken und anderer Anlagen gewachsen

Die Kohlenkrisis scheint ihren Gipfelpunkt erreicht zu haben: russische Kohle ist nicht erhältlich und englische wird immer theurer; die Preise derselben sind um 13—15 sh gestiegen. Wenn die in Odessa vorhandenen Vorräthe erschöpft sein werden, werden voraussichtlich viele Fabriken ihren Betrieb einstellen müssen und auch die Bevölkerung wird sich hinsichtlich der Beschaffung von Heizmaterial in einer verzweifelten Lage befinden.

Ferner wird zur selben Frage mitgetheilt, dass im Finanzministerium augenblicklich über die Beschaffung von Kohle für den Bedarf der Industrie verhandelt wird. In der nächsten Zeit soll eine Spezialkommission unter dem Vorsitze des Direktors des Departements für Handel und Gewerbe niedergesetzt werden, die sich mit dieser Angelegenheit beschäftigen soll. Man beabsichtigt einen Druck auf die russischen Grubenbesitzer auszuüben oder nöthigenfalls den Zoll auf ausländische Kohle aufzuheben. Jedenfalls besteht im Finanzministerium die Absicht, in dieser Angelegenheit mit aller Energie vorzugehen.

Aus dieser letzten Mittheilung geht offenbar hervor, dass man im Finanzministerium der Meinung ist, dass die Grubenbesitzer künstlich die auf dem Lande schwer lastende Kohlenkrisis herbeigeführt haben, indem sie ihre Betriebe nicht ausgiebig genug unterhalten. An den Folgen, die nach der Aufhebung des Zolles eintreten würden, wäre die Ursache der Krisis leicht erkenntlich. Es macht den Eindruck, als habe der Zoll die schlechte Wirkung ausgeübt, die Thätigkeit auf dem Gebiete der Kohlengewinnung auf ein allzu langsames Tempo abgelenkt zu haben.

— **Schantung-Eisenbahn.** Wie der „Ostasiatische Lloyd“ meldet, sind in diesen Tagen die Verhandlungen des Eisenbahndirektors Hildebrand mit den Präfekten der dem deutschen Schutzgebiete benachbarten Kreise über Ankauf von Landstrecken zum Baue der Eisenbahn im vollen Gange. Die Direktion erwirbt nach langwierigen Verhandlungen mit den chinesischen Notabeln das Land für etwa 30 D. die Mau (= 631 qm). Die auf diesen Strecken befindlichen Gräber werden von den Besitzern gegen eine mässige Entschädigung von 2—3 D. geräumt.

— **Usambara-Eisenbahn.** Es dürfte von Interesse sein, die in Nr. 90 S. 1469 d. Ztg. enthaltenen, der Münchener „Allg. Zeitung“ entnommenen Angaben über die in dem verflossenen Sommerhalbjahr auf der Usambara-Eisenbahn beförderten Personen und Güter noch durch die in der „Deutschen Kolonialzeitung“ mitgetheilten Geldeinnahmen zu vervollständigen.

Darnach haben während dieses Halbjahres die Verkehrseinnahmen 20 391 Rupien = 27 324 *M.* betragen, was einer Gesammtjahreseinnahme von 54 648 *M.* und bei einer Betriebslänge von 42 km der bis jetzt eröffneten Strecke Tanga-Muhesa einer Jahreseinnahme von 1 301 *M.* für 1 km entsprechen würde. Da nach Bedarf wöchentlich 4 bis 6 Züge in jeder Richtung befördert wurden, und der Gesammtverkehr nach den etwas abweichenden Angaben der „Kolonialzeitung“ 4 251 Personen und 911 t Güter betrug, so kommen auf jeden Zug im Durchschnitt 16 Personen und 3,5 t Güter, ein allerdings sehr bescheidener Verkehr, der jedoch nach Weiterführung der Bahn bis Korogwe durch den Verkehr der Plantagen und der ausgedehnten Waldungen voraussichtlich einer wesentlichen Steigerung entgegengehen dürfte.

Wir können bei dieser Gelegenheit nicht unterlassen, den Wunsch auszusprechen, dass auch die Betriebsergebnisse der deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahn, deren erste Strecken bereits vor zwei Jahren eröffnet wurden, veröffentlicht werden möchten.

— Ueber das **Eisenbahnnetz Südafrikas** bringt die Münchener „Allg. Ztg.“ eine kurze zusammenfassende Darstellung, die wir mit Rücksicht auf die allgemeine Theilnahme, die der Burenkrieg erregt, hier wiedergeben:

Von der Küste führen von den Häfen Kapstadt, Port Elizabeth, East-London und Durban vier Eisenbahnstränge nach den Burenstaaten und längs der westlichen Grenze der Republiken weiter bis ins Herz von Rhodesia, nach Buluwayo. Die Strecke von Kapstadt bis nach Kimberley ist etwa 900 km, bis nach Mafeking 1 200 km lang. Die Bahn führt, nachdem sie die ersten Bergketten durchbrochen hat, fast 300 km weit — also ungefähr auf einer Strecke wie von München nach Hof — durch die Karruhsteppe. Nachdem die Bahn dann abermals etwa 300 km ein bergiges Gelände durchbrochen hat, wird die grosse Station De Aar erreicht, die an einem Braakwater genannten Wasserlaufe liegt. De Aar ist ein wichtiger Knotenpunkt. Von hier zweigt südöstlich die Bahn nach der Station Naauwpoort ab, wo die von Port Elizabeth kommende Strecke sich anschliesst. Von Naauwpoort gelangt man über Colesberg und Norwalspont (Grenze) nach Bloemfontein, der Hauptstadt des Oranje-Freistaates, die 200 km von der Grenze entfernt liegt. Von der Station Aar sind bis nach Hopetown, wo sich jetzt die englische Hauptmacht unter Lord Methuen an der Westgrenze sammelt, etwa 150 km zurückzulegen, und ebenso weit ist der Weg nach Kimberley. Von Port Elizabeth und dem in der Luftlinie etwa 120 km entfernten Hafen Prince Alfred aus führt eine Bahnlinie, die in vielfachen Windungen mehrfach hohe Kettengebirge überschreiten muss, über Middelburg ebenfalls nach Naauwpoort. East-London ist mit dem Bahnnetze der Burenrepubliken durch eine über Queenstown, Molteno, Burghersdorp, Bethulie (Grenze) führende Linie verbunden. Von Queenstown führt eine Zweigban nach der East-Londonstrecke bis nach Cradock und Molteno ist mit Middelburg durch eine 120 km lange Bahnstrecke verbunden. Die Natalbahn von Durban nach Majuba-Hill ist in ihren einzelnen Theilen während der jüngsten Kämpfe des öfteren erwähnt worden. Rechts und links von Durban führen Schmalspurbahnen nach einer Reihe von Forts, die einerseits längs der Küste bis zur Tugelamündung liegen, andererseits bis zur kleinen Hafenstadt Alexandra sich hinziehen. Die erstere Linie soll sich nach brieflichen englischen Berichten aus jener Gegend bereits theilweise im Besitz der Buren befinden.

## Allgemeines.

— **Neue Stossschwelle für Eisenbahnen.** Die Kalker Werkzeugmaschinenfabrik L. W. Breuer, Schuhmacher & Co. (Kalk bei Köln am Rhein) stellt eine gekuppelte Stossschwelle her, die sie in besonderem Maasse für geeignet hält, die dem schwebenden Stosse anhaftenden Mängel zu beseitigen und die Vortheile dieses mit denen des Langschwellensystems zu vereinigen. Die neue Schwelle besteht aus zwei (oder mehreren) durch starke, unter den Schienen hergehende schwellenförmige Zwischenbrücken verbundenen Querschwellen, die mit diesen Zwischenbrücken aus einem starken Flusseisenblech warm ausgepresst sind, also ein einziges starres Ganze bilden. Je nachdem fester oder federnder Stoss bevorzugt wird und die Schienen mit oder ohne Hakenplatten auf den Schwellen befestigt werden sollen, kann die Oberfläche der Zwischenbrücken ebenso hoch oder tiefer oder höher gelegt werden, als die der eigentlichen Schwellen, ohne dass die Herstellung dadurch erschwert wird. Die Firma macht für ihre Stossschwellen die folgenden Vortheile geltend. Bei einseitiger Belastung der Stossverbindung fällt die Druckübertragung grösstentheils den Stossschwellen zu, denn diese, in ihren Bewegungen von einander abhängig, treten gleichzeitig in Wirkung. Dadurch wird die Laschenverbindung entlastet und ihre Haltbarkeit und Betriebsfähigkeit vergrössert. Die Wechselbewegung der Stossschwellen mit ihrem nachtheiligen Einfluss auf die Bettung werde beseitigt, daher werden die Unterhaltungskosten vermindert, die Schläge beim Befahren gemildert und eine grössere Betriebssicherheit

herbeigeführt werden. Auch das sogenannte Wandern der Schienen wird durch Einlegung der Doppelschwellen eingeschränkt. Die neue Schwelle könne bei allen bestehenden Oberbausystemen, bei Holzschwellenbau in gleicher Weise wie bei eisernem Oberbau Verwendung finden, ohne eine Abänderung des vorhandenen Gleismaterials erforderlich zu machen und in jeder beliebigen Form und Grösse hergestellt werden. Die mit der neuen Schwelle angestellten Versuche sollen recht befriedigende Ergebnisse geliefert haben.

## Berichtigung.

In dem Aufsatz der Nr. 89 S. 1448 d. Ztg. **„Die Beförderung verschlossener Briefe in Eisenbahnsendungen“** sind in der 5. Zeile vor dem Worte „verboten“ die Worte, „auf andere Weise als durch die Post“ einzuschalten.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 18. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 111,977 km lange Strecke Delatyn-Stefanówka der k. k. österreichischen Staatsbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 30 km lange Strecke Soest-Belecke der westfälischen Landeseisenbahn, welche am 1. Dezember d. J. eröffnet werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Rundschreiben**

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4246 vom 20. November d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Adressenverzeichniss der Wagenverwaltungen (abgesandt am 25. November d. J.).

---

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.**
(Druckfehlerberichtigung.)

Der im Elbeumschlagstarif für Oesterreich vom 1. November 1899 auf Seite 68 für Libnowes-Dresden-Elbkai enthaltene Frachtsatz der Stückgutklasse I hat statt 144 ₰ richtig **244** ₰ zu lauten.

Die Erhöhung tritt sofort in Kraft.

Wien, am 22. November 1899. (3108)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Auf dem Titelblatte der mit 1. Dezember 1899 in Kraft tretenden Ausnahmetarife:
1. für die Beförderung von Eilgütern mit Schnellzügen im Verkehre zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen andererseits und
2. für die Beförderung von lebendem Wild in Käfigen, Verschlägen und dgl. in Eilfracht zwischen Wien K. E. B. Westbahnhof) einerseits und Paris, Station der französischen Ostbahnen, andererseits,

sowie in der bezüglichen Einführungskundmachung vom 27. Oktober 1899 in Nr. 85 dieses Blattes vom 4. November 1899 Inser.-Nr. (2942) soll es im vorletzten Absatze, betreffend die Gültigkeit der bisherigen Frachtsätze statt „bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft“ richtig heissen:

„bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Dezember 1899 in Kraft.“

Wien, am 18. November 1899 (3109)

---

## 2. Aenderung von Stationsnamen.

Die diesseitige Station Berlin Militärbahnhof erhält vom 15. Dezember d. J. ab die Bezeichnung: „Schöneberg Militärbahnhof bei Berlin.“

Direktion (3110)
der Militäreisenbahn.

---

**Rumänisch-norddeutscher Eisenbahnverband.**

Die unter dem 4. November 1899 bekannt gegebenen Eilguttarife für frisches Fleisch von Jasi nach Berlin können zunächst nicht in Geltung treten.

Breslau, den 27. November 1899. (3111)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

## 3. Güterverkehr.

**Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr. Tarif vom 1. November 1896.**

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. an bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, wird die Station Reitwein des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg mit den um 2 ℳ für 10 000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Lebus in den oben bezeichneten Verkehr einbezogen.

Dresden, den 27. Novbr. 1899. (3112)
Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

---

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab wird der Nachtrag 5 zum diesseitigen Lokalgütertarif vom 1. Mai 1894 ausgegeben, welcher neben Aenderung der besonderen Bestimmungen die Einführung der Ausnahmetarife 7 und 8 enthält.

Tarifnachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ bei den Abfertigungsstellen zu haben, ebenso wird dort Auskunft über denselben ertheilt. (3113)

Blankenburg Harz, 23. November 1899.
Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

---

**Saarkohlenverkehr nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn (Ausnahmetarif Nr. 16).**

Am 1. Dezember d. J. tritt zu dem

Tarif vom 1. November 1897 der Nachtrag II in Kraft.
Derselbe enthält u. a. anderweite, grösstentheils ermässigte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Camphausen, Dechen, Quierschied und Schleifmühle. Eine Erhöhung ist nur in dem Frachtsatz Dechen - Diekirch P. H. von 4,50 ℳ auf 4,60 ℳ eingetreten, ersterer bleibt jedoch noch bis zum 15. Januar 1900 in Geltung. (3114)
St. Johann-Saarbrücken, 24. Novbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Württembergisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband. 5. Heft. Main-Neckarbahn - württembergischer Güterverkehr.**
Mit Wirksamkeit vom 15. November 1899 ermässigen sich die Entfernungen und Frachtsätze der württembergischen Stationen Adelsheim, Möckmühl, Roigheim und Sennfeld nach einigen Stationen der Main-Neckarbahn. Nähere Auskunft ertheilen die Güterstellen.
Stuttgart, den 23. November 1899. (3115)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Februar 1899.**
Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1899 bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Derselbe enthält ausser einigen Aenderungen und Berichtigungen theilweise ermässigte Frachtsätze für Lindau Stadt, welche bei den Dienstesstellen zu erfragen sind.
München, den 23. November 1899. (3116)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1896.**
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze für Lindau Stadt, einen Ausnahmetarif für Schiffsbaueisen nach Regensburg und sonstige Aenderungen. Die neuen Frachtsätze sind bei den Dienstesstellen zu erfragen.
München, den 23. November 1899. (3117)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Schlesisch-süddeutscher Verband.**
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember lfd. Jahres wird der Ausnahmetarif 6 für Garne aller Art etc. im Gütertarifheft Nr. 2 durch Aufnahme der württembergischen Station Gingen b. Geislingen ergänzt.
Die Frachtsätze sind bei den betheiligten Stationen zu erfahren.
München, am 23. November 1899. (3118)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Beförderung von Langeisen.**
Im Bereiche der preussischen Staatsbahnen können für Langeisentransporte in Ermangelung passender Langholzwagen bis auf weiteres wieder S. S. Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen verwendet werden. (3119)
St. Johann-Saarbrücken, den 22. Nov. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Süddeutsch - österreich. - ungarischer Eisenbahnverband. Klassentarife mit Oesterreich Theil II Heft Nr. 1—3. Klassentarife mit Ungarn Theil II Heft Nr. 4 und 6. Ausnahmetarif Nr. 32 für Güter aller Art.**
Die in diesem Ausnahmetarif vorgesehenen nur in der Richtung nach Oesterreich-Ungarn bis 31. Dezember 1899 gültigen besonderen Frachtsätze bleiben auch für das Jahr 1900 in Kraft.
München, den 24. November 1899. (3120)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Württemberg. - schweizerischer Güterverkehr.**
Auf 1. Dezember d. J. tritt für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Oelsaaten im Verkehr von württembergischen Stationen nach Stationen der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn) und der Sihlthalbahn, sowie der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der aarg. Südbahn), der schweizerischen Seethalbahn und der Emmenthalbahn je ein besonderer Ausnahmetarif in Kraft.
Stuttgart, den 23. November 1899.
Generaldirektion (3121)
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Elsass - lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.**
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1899 bezw. insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1900 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für mehrere neu einbezogene Stationen, sowie theilweise Ermässigungen der Frachtsätze und Entfernungen für Lindau Stadt, welche bei den Dienststellen zu erfragen sind.
München, den 23. Novbr. 1899. (3122)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Schlesisch-süddeutscher Verband.**
Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. gelangen für den Versand von gebranntem Schieferthon von Mittelsteine und Neurode nach Marktredwitz bei der Zahlung der Fracht für mindestens 10000 kg Gewicht für einen Wagen und Frachtbrief ermässigte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den betheiligten Stationen zu erfahren sind.
München, am 23. Novbr. 1899. (3123)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird die Station Nakel des Direktionsbezirks Bromberg als Versandstation für die daselbst mit der Kleinbahn eingehenden Braunkohlensendungen in den Ausnahmetarif 6 des Gruppentarifes I und des Berlin-nordostdeutschen Gütertarifes (Gruppe I/III) sowie in den Ausnahmetarif 6a des ostdeutschen Gütertarifes (Gruppe I/II) einbezogen.
Gleichzeitig treten für die auf den Stationen Bromberg und Nakel mit der Kleinbahn eingehenden Briketsendungen für den weiteren Versand nach den Danziger Bahnhöfen sowie den an der Strecke Stargard i/Pm.-Belgard-Stolp und den nördlich dieser Linie gelegenen Stationen Alt-Damm, Belgard, Cammin i/Pm., Köslin, Kolberg, Labes, Lauenburg i/Pm., Neustadt i/Westpr., Polzin, Rügenwalde, Schivelbein, Schlawe, Stargard i/Pm., Stolp, Wietstock i/Pm. und Wollin weitere ermässigte Frachtsätze in Kraft.
Ueber die Höhe dieser Frachtsätze sowie die Bedingungen, unter denen dieselben Anwendung finden, geben die vorbezeichneten Stationen Auskunft.
Bromberg, den 21. Novbr. 1899. (3124)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren vom 1. Mai 1899.**
Für Sendungen nach oder von Mainz Schlacht- und Viehhof gelangen die gleichen Frachten wie nach oder von Mainz Centralbahnhof, zuzüglich einer Ueberfuhrgebühr von 3 ℳ für den Wagen, zur Erhebung.
München, den 24. Novbr. 1899. (3125)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Ermässigung der Frachtsätze im Güterverkehr mit den Stationen der Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn.**
Mit dem 1. Dezember 1899 treten für die Stationen Gehren, Grenzhammer, Grossbreitenbach, Langewiesen und Neustadt-Gillersdorf der Ilmenau - Grossbreitenbacher Eisenbahn anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft. Ueber die Höhe derselben ertheilen vom genannten Tage ab die betheiligten Güter- und Eilgutabfertigungsstellen nähere Auskunft.
Erfurt, den 21. November 1899. (3126)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.**
(Eliminirung von O-Buda aus dem Tarife.)
Mit 1. Februar 1900 treten sämmtliche für O-Buda im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. August d. J. enthaltenen Frachtsätze, kilometrischen Entfernungen etc. ausser Kraft.
Wien, am 22. November 1899. (3127)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der betheiligten Bahnen.

**Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.**
Die Gültigkeit nachstehender Frachtsätze wird ab 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 verlängert.

| Von Landskron (L. B.) nach | für Papierspulen | für Papierhülsen (für Spinnereien) verpackt |
|---|---|---|
| Imst . . . | 1 000 | 702 |
| Telfs . . . | 964 | 684 |
| Bruneck . . | 1 061 | 786 |
| Roveredo . . | 1 181 | 873 |

Heller pro 100 kg, bei Aufgabe in Mengen unter 5 000 kg.
Wien, 24. November 1899. (3128)
Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**
Tarif für die Beförderung von Chlorbaryum von Aussig nach Paris.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis

auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 wird für die Beförderung von Chlorbaryum in Fässern oder Säcken von Aussig, Station der Aussig-Teplitzer Eisenbahn - Gesellschaft, nach Paris (Douane, Reuilly und La Villette) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein Frachtsatz von 53,15 Frcs. Gold für 1 000 kg berechnet.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und den Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B des österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 20. November 1899. (3129)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1900 werden für Getreide, Malz, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate und Oelsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

| nach | Tarif, auf welchen sich das Zugeständniss bezieht | Nachlass vom am 1. Januar 1899 gültigen Frachtsatze |
|---|---|---|
| den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen (mit Ausnahme jener, welche laut Stationsverzeichniss auf den Seiten 347 bis einschl. 353 des direkten Tarifes in die Gruppen 1, 2, 6 u. 20 der Einlagerungstabelle eingereiht sind), u. zw. gilt der Nachlass sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing - Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon - Rosenheim, Sauerlach - Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obgenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen | österr.-ungar.-bayerischer Verbandsgütertarif, Theil III, Heft 2 | a) 0,20 ℳ für 100 kg; b) 0,50 ℳ für 100 kg |
| Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch - österr. - ungar. Getreideverkehr | süddeutsch - österr. - ungar. Verbandstarif, Theil III, Tarifheft 2 | 0,40 ℳ für 100 kg |
| der Schweiz und den schweizer. - südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz | österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Theil III, 2. Heft | 50 Cts. für 100 kg |
| Stationen der französischen Ostbahn | österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Theil III, Heft 2 | 5 Frcs. pro Tonne à 1 000 kg |
| Lindau | österr.-ungar.-Lindau-vorarlberger Verbandstarif, Theil III, Heft 2 | 50 Heller für 100 kg |

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen per Schiff nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Von der Begünstigung ausgeschlossen sind Sendungen, welche von Jassenovac, Brod, Bosna-Brod, Samac, Brcka, Gunja und Gunjaszávapart stammen, ferner Sendungen nach Bayern, welche von Essegg proveniren. Die Liquidirung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamirende Firma lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente, welche längstens 2 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 25. November 1899. (3130)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

**Oesterreich.-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für Mineralwassertransporte von Hawran nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von Mineralwasser und zwar:
a) verpackt in Kisten, Rahmen, Verschlägen oder Harrassen,
b) lose verladen
von Hawran, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, nach Paris (Douane und Reuilly) nachstehende Frachtsätze berechnet:

| a) verpackt | | b) lose verladen | |
|---|---|---|---|
| bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens | | | |
| 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 |
| Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen | | | |
| Francs Gold für 1 000 kg | | | |
| 72,10 | 65,50 | 71,55 | 65,50 |

Ausserdem wird eine Einschreibegebühr von 10 Cts. pro Sendung zu Gunsten der französischen Ostbahnen erhoben.

Wien, am 18. November 1899. (3131)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Schweizerisch - österreichisch - ungarischer Transitverkehr.**

Tarif für den Transport von vegetabilischem Oele von Genf trs. nach Innsbruck, Salzburg, Kralup, Prag und Smichow.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von vegetabilischem Oele, welches nachweislich von Marseille stammt, von Genf transit nachstehende Frachtsätze berechnet:

| Nach | von Genf transit, bei Aufgabe, bezw. Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen (Francs Gold für 1 000 kg) | 10 000 |
|---|---|---|
| Innsbruck (k. k. öst. Staatsbahnen) | 25,50 | — |
| Salzburg (k. k. österr. Staatsbahnen und königl. bayerische Staatsb.) | 39,60 | 30,70 |
| Prag, Smichow (k. k. öst. Staatsbahnen); Prag-Bubna, „ -Sandthor, „ -Smichow, Kralup (a. pr. Buschtěhrader Eisenb.) | 51,00 | 37,40 |

Wien, am 20. November 1899. (3132)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen

**Oesterr. - ungar. - französischer Eisenbahnverband.**

Tarif für Pflaumentransporte von Brcka und Gunja (Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen nach Passau trs. (Station der k. k. österr. Staatsbahnen) für Paris und weiter.

Für die Beförderung von Pflaumen getrocknet und Pflaumenmus in Fässern werden bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Brcka und Gunja (Stationen der königl. ungar Staatsbahnen) mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, nachstehende Frachtsätze berechnet:

| Von | nach Passau transit (k. k. österr. Staatsbahnen) Francs Gold für 1 000 kg |
|---|---|
| Brcka | 40,20 |
| Gunja | 39,40 |

Die Sendungen müssen nach Paris oder darüber hinaus bestimmt sein. Für die Abfertigung derselben sind die Bestimmungen des im österr.-ungar.-französ. Eisenbahnverbande bestehenden Ausnahmetarifes vom 1. Januar 1895 für die Beförderung von Pflaumen und Pflaumenmus von ungarischen Stationen nach Passau trans. (für Paris und darüber hinaus) maassgebend.

Wien, am 18. November 1899. (3133)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von Wildpret als Eilgut mit Schnellzügen von Pilsen nach Paris (Station der französischen Ostbahnen) folgende Frachtsätze berechnet:

a) bis zum Schnittpunkte 296,80 Frcs. Gold für 1 000 kg,
b) vom Schnittpunkte 76,80 Frcs. Gold für 1 000 kg.

Die Fracht ist nach Maassgabe der weiter folgenden Bestimmungen getrennt bis zum und vom Schnittpunkte zu berechnen.

Die Summe der so ermittelten Theilfrachten ergibt die Gesammtfracht.

Die Theilfrachten sind wie folgt zu ermitteln:

1. Für verpacktes Wildpret wird der Frachtsatz unter a) (bis zum Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 20 kg pro Sendung und Frachtbrief, jener unter b) (vom Schnittpunkte) für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für 50 kg pro Sendung und Frachtbrief berechnet.
2. Für Wildpretsendungen, welche nicht derart verpackt sind, dass ihre Umladung, bezw. Beiladung zu anderen Gütern ohne Schwierigkeit erfolgen kann, z. B. bei Benutzung von Böcken mit Stangen zum Aufhängen des Wildprets während des Transportes, ist die Theilfracht bis zum Schnittpunkte unter a) für mindestens 2 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen, jene vom Schnittpunkte unter b) für mindestens 2 000 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen zu berechnen.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung A und
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I, Abtheilung B für den österreichisch - ungarisch - französischen Eisenbahnverband.

Die vorstehend bezifferten Frachtsätze finden nur dann Anwendung, wenn dies vom Absender im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt wird.

Die Beförderung mit Schnellzügen wird jedoch nur insoweit gewährleistet, als es die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges gestatten.

Für jede Sendung wird eine Einschreibegebühr von 10 Cts. zu Gunsten der französischen Ostbahnen eingehoben.

Wien, am 20. November 1899. (3134)
K. k. österreich. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Tarif für die Beförderung von Fellen, roh, gesalzen oder getrocknet, zwischen Wien I K.E.B. (Westbahnhof) und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der Station Millau (Departement Aveyron) der französischen Südbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangt für die Beförderung der in der Ueberschrift bezeichneten Felle bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Spezialtarifes Nr. 8, enthalten im Nachtrage I vom 1. Mai 1896 zu dem Tarife vom 1. Februar 1874 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

Zwischen Wien I K. E. B. (Westbahnhof) und Genf transit mit der Bestimmung von oder nach der französischen Station Millau (Departement Aveyron) der französischen Südbahn

54,08 Frcs. pro 1 000 kg.

Der im bezeichneten Spezialtarife Nr. 8 für Sendungen von oder nach „Cette und weiter" ausgewiesene Frachtsatz von 45,28 Frcs. pro 1 000 kg hat für Sendungen von oder nach Cette und weiter (exklusive der Station Millau) Geltung.

Wien, am 21. November 1899. (3135)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

## 4. Generalversammlungen.

Die Herren Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft werden hierdurch auf

Donnerstag, den 28. Dezember d. J., Nachm. 4 Uhr,

zur ausserordentlichen Generalversammlung

in den Konferenzsaal der Breslauer Diskontobank in Breslau ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

Statutenänderungen: Berathung und Beschlussfassung über Annahme eines neuen Gesellschaftsvertrages auf Grundlage der Vorschriften des neuen Handels- und Bürgerlichen Gesetzbuches, an Stelle des bisher geltenden Statuts, und zwar Abänderungen bezw. Ergänzungen der §§ 1 bis zum Schluss des Statuts.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschaftshauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft;

in Berlin:

1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Neustädtische Kirchstrasse 3,
2. bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschaftshauptkasse 5 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 23. Dezember d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 22. Dezember d. J. Abends. Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau abgegeben werden. — Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf §§ 33 und 35 des Statuts verwiesen. Die gehörig beglaubigten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion einzureichen.

Oels, den 24. November 1899. (3136)
Der Aufsichtsrath.

---

## 5. Verdingungen.

**Die Ausführung der eisernen Ueberbauten zur Herstellung einer Unterführung für den Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)** (rund 50 t Flusseisen) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus und können von dort, soweit der Vorrath reicht, gegen postfreie Einsendung von 1,50 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Eisenkonstruktion" sind bis zum

Sonnabend, den 9. Dezember d. J., Vorm. 11½ Uhr,

einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bochum, den 15. November 1899. (3137)
Königl. Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Verdingung**

der Lieferung von Gummimaterialien und Asbest für die königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:

A. 3 923 Stück und 880 kg versch. Schläuche, 122 000 Stück Ringe, 6 079 kg Platten, 1 235 kg Fenstergummi, 3 365 kg Asbestschnur, 7 625 kg Asbestpappe;
B. 12 994 Stück Anstreich- und Lackir-Pinsel.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 12. Dezember 1899,
zu A. Vormittags 11 Uhr,
„ B. „ 12 „

Zuschlagsfrist bis 10. Januar 1900.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige Einsendung von
75 ₰ für A. (Gummi),
60 „ „ B. (Pinsel)
(nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbüreau M hier, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss, Zimmer 12, abgegeben.

Hannover, den 24. November 1899. (3138)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung** von 327 000 kg Federstahl (Flussstahl) in 7 Loosen, 15 000 kg Federstahl (Tiegelflussstahl), 36 900 kg Flussstahl zu Achshaltern, 4 000 kg Rundstahl (Flussstahl) zu Kolbenstangen in je einem Loose und 13 770 Stück Spiralfedern für Stoss- und Zugapparate in 7 Loosen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg.

**Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit

entsprechender **Aufschrift** bis zum 14. Dezember 1899, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W. Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Januar 1900.

Berlin, den 25. November 1899. (3139)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Betriebsmaterialien:

Gruppe A II Holzkohlen.
„ A III a Mineralschmieröl.
„ A III b Petroleum.
„ A IV Rüböl rohes und gereinigtes, Putzöl, Oel zur Gasbereitung, Rindstalg und denaturirter Spiritus.
„ A V Stearinlichte, Streichhölzer, Schmierseife, weisse Seife, kalzinirte Soda, Stärkegummi, Seifenstein - Packung, Graphit und Putzkrem.
„ A VI Bindfaden, Plombenschnur, Hanf, Bremsleinen, Zugleinen, Schnürleinen, Uhrgewichtsleinen, Lampendochte, Fadendochte wollene und baumwollene, Petroleumfackeldochte, Harzfackeln und Plomben.
„ A VII Packleinwand, Putzbaumwolle, Putzlappen, Putztücher und Putzleder.
„ A VIII Piassavabesen und Reiserbesen.
„ A IX a Aufsatz-, Einsatz-, Standgläser und Korke mit Glasröhrchen.
„ A IX b Lampenglocken, Lampencylinder.
„ A X Zinkpole, Kupferpole u. Verbindungsklemmen.
„ A XI Bittersalz, Kupfervitriol, Schreibfarbe und Papierstreifen für Telegraphenapparate.

Besondere Gruppe: Glühkörper.

Angebotseröffnungs - Termin für die Gruppen A III a, A III b, A IV und A VII am 9. Dezember d. J., Vorm. 10 Uhr; für die Gruppen A II, A V, A VI, A VIII, A IX a, A IX b, A X, A XI und besondere Gruppe am 20. Dezember d. J., Vorm. 10 Uhr, im Zimmer Nr. 51 des Verwaltungsgebäudes hier. Die Angebote, mit vorgeschriebener Aufschrift versehen, sind spätestens zu den oben angegebenen Terminen versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 30 des Empfangsgebäudes aus, können auch von unserem Rechnungsbüreau hierselbst Zimmer Nr. 2 des Empfangsgebäudes gegen Einsendung von 50 ₰ in baar für jede Gruppe postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Zuschlagsfrist 4 Wochen nach dem jedesmaligen Eröffnungstermin.

Kattowitz, den 24. November 1899. (3140)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Ausschreibung von Betriebsmaterialien.**

Oeffentliche Ausschreibung der Lieferung von Betriebsmaterialien Gruppe A II: Holzkohlen. Gruppe A V: Graphit und Putzcreme. Gruppe VI: Hanf, Bindfaden, Plombenschnur, Bremsleinen, Schnürleinen, Zugleinen, Lampendochte, Fadendochte, Plomben und Harzfakeln. Gruppe VIII: Piassavabesen, Reiserbesen und Stuhlrohr. Gruppe IX: Lampenglocken, Lampencylinder und Wasserstandsgläser. Gruppe: Strohdecken und Gruppe: Dynamoöl. Angebotseröffnungstermin am Dienstag, den 12. Dezember 1899, Vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem oberschlesischen Bahnhof in Breslau. Die Angebote, mit entsprechender Aufschrift versehen, sind spätestens zu dem obigen Termine versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Angebotsbogen und Bedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106, Zimmer 87 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar für jede Gruppe ohne Beifügung eines Bestellgeldes postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist 9. Januar 1900.

Breslau, den 20. November 1899. (3141)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Ausführung der Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, Dachdecker-, Schlosser-, Tischler-Arbeiten, der Abortanlagen und „Verschiedenen Arbeiten" zur Herstellung der „Signalbuden, Warteräume und Abortgebäude" auf den Bahnhöfen Karlshorst bis Erkner der Strecke Berlin-Erkner, 7 Loose umfassend, soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 15. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung von Signalbuden. Warteräumen und Abortgebäuden der Strecke Berlin-Erkner" versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnungen gegen kostenfreie Einsendung von 1.00 ℳ in baar (nicht in Marken) von daher bezogen werden.

Berlin, den 23. November 1899 (3142)
(Fruchtstrasse 14/15).
Königliche Eisenbahnbauabtheilung.

---

Die Ausführung **von Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Unterführung für Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)** (rund 1090 cbm Erdaushub und 432 cbm Ziegelmauerwerk) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus; Angebotformulare können, soweit der Vorrath reicht, von dort gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Unterführung für Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)" sind bis zum Freitag, den 15. Dezember 1899, Vorm. 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen.

Bochum, den 28. November 1899. (3143)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

---

**Lieferung von Betriebsmaterialien.**

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1900 erforderlichen Mengen Reiserbesen, Bindfaden, Plombenschnur, Sackband, Lampendochte, Fadendochte, Tafeldochte, Schreibkreide, Lampencylinder, Plomben, Toilettenseife und Ammoniaksoda soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

21. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Januar 1900.

Magdeburg, den 18. November 1899. (3144)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

## 6. Vermischte Bekanntmachungen.

Die auf den Bahnhöfen Breslau O/S. (Bahnmeisterei 2), Strehlen (Bahnmeisterei 1), Breslau Frbg. Bhf. (Bahnmeisterei 6), Breslau Märk. Bhf. (Bahnmeisterei 1), Glatz, Raudten, Moys (Bahnmeisterei 1), Langenöls, Hirschberg, Liegnitz (Bahnmeisterei 2), Striegau, Neisse (Bahnmeisterei 1), Camenz, Sorau (Bahnmeisterei 2) und Waldenburg i/Schl. O/Bhf. angesammelten **alten unbrauchbaren und noch brauchbaren** Oberbaumaterialien werden **zum öffentlichen Verkauf** ausgeboten. Die vorgeschriebenen Angebotshefte nebst Verkaufsbedingungen liegen bei den vorgenannten Bahnmeistereien und im Zimmer 84 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus. Im bezeichneten Zimmer wird das Angebotsheft nebst Verkaufsbedingungen gegen Zahlung von 1,00 ℳ in Baar verabfolgt. Angebote sind uns bis zum **Freitag, den 22. Dezember d. J., Vormittags 9 Uhr,** einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung der Angebote im Sitzungssaale unseres Verwaltungsgebäudes hierselbst, Gartenstrasse 106, erfolgt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, den 24. November 1899. (3145)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Verkauf von Kohlenlösche und Kohlenschlacken.**

Die aus den Rauchkammern und Feuerbüchsen der Lokomotiven gewonnene und ferner zu gewinnende Kohlenlösche und Kohlenschlacken soll — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am

15. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. k. Mts.

Magdeburg, den 24. Nov. 1899. (3146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 93 | 2. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.

Inhalt.



## Die Eisenbahnverhältnisse im Ruhrrevier und der Rhein-Elbekanal.

Unterm 18. v. Mts. hatten wir nochmals auf den in Nr. 86 d Ztg. veröffentlichten werthvollen Aufsatz des früheren Präsidenten Todt über die Eisenbahnverhältnisse im Ruhrrevier und die Nothwendigkeit der Erbauung des Rhein-Elbekanals hingewiesen und daran die Bemerkung geknüpft, dass sich zwar Stimmen erheben würden, welche an diesem Gutachten dies oder jenes auszusetzen haben möchten, dass man aber dennoch an dieser Meinungsäusserung eines allseits anerkannten Sachverständigen nicht vorbeikönnen werde.

Schneller wie wir es erwarteten, hat sich jetzt ein Sachverständiger gefunden, welcher in der „Kreuzzeitung" kühn seine Stimme erhebt, um nicht nur die Todt'schen Ausführungen zu widerlegen, sondern auch den berufenen Stellen ein Licht aufzustecken, wie den fortgesetzt wachsenden Verkehrsschwierigkeiten in anderer Weise abzuhelfen sei.

Soweit sich die Kritik des „non possumus" überschriebenen Artikels gegen die Darstellungen des Präsidenten Todt richtet, wird dieser wie wir annehmen, schon selbst seine Sache vertreten und behalten wir uns vor, auf die Einzelheiten noch zurückzukommen. Man kann aber angesichts des Kreuzzeitungsartikels sein Bedauern nicht unterdrücken, dass das angesehenste agrarische Organ Ausführungen seine Spalten öffnet, die vor einer sachverständigen Kritik nicht bestehen können. Mit den dort entwickelten Ideen kann man eine ernste dringliche und nach allen Richtungen hin durch gearbeitete Maassregel nicht bekämpfen. Es lohnt sich kaum, auf die Utopien des Sachverständigen der „Kreuzzeitung" einzugehen. Statt des Kanals will der Verfasser des Kreuzzeitungsaufsatzes eine „Engrosbahn" bauen, welche unter Einführung selbständiger Tarife mit 50 t-Wagen betrieben werden, den Zechen aber die Sorge für die Anfuhr ihrer Kohlen an diese Bahn überlassen soll. Welchen Werth eine solche Grossgüterbahn haben würde, wenn nicht zugleich für eine Verbindung mit den Gruben Sorge getragen wäre, wird sich jeder mit den Verhältnissen Vertraute selbst beantworten können. Auch ist es nicht begreiflich, wie die Eisenbahnverwaltung verschiedenartige Tarife einführen könnte, je nachdem die Kohlensendungen über die Grossgüterbahn oder die anderen Linien gingen. Da schafft doch der Kanal viel klarere Verhältnisse. Und wer will denn solche „Engros"-Sendungen — man denke, dass äussersten Falls alle 10 Minuten ein Zug mit 600 bis 1000 t Kohlen befördert werden soll — überhaupt abnehmen?

Nur in einer Beziehung glauben wir zum Schluss noch auf diesen Artikel eingehen zu sollen. Den Eisenbahnen wird darin Mangel an Voraussicht vorgeworfen. Es wird behauptet, dass sie, statt die ihre grossen Bahnhöfe umschliessenden Grundstücke nach und nach unter der Hand rechtzeitig aufgekauft zu haben, umgekehrt vorläufig verfügbar gebliebene Grundstücke vorzeitig verkauft hätten. Die letztere Behauptung entbehrt, soweit wir unterrichtet sind, jeder thatsächlichen Begründung, die erstere ist unseres Wissens aber nur insofern richtig, als sich die Staatsverwaltung — wie allbekannt — nicht auf Spekulationsankäufe einlassen kann und auf Grunderwerbungen ohne bestimmte Verwendungszwecke schon deshalb hat verzichten müssen, weil ihr hierfür nach den etatlichen Grundsätzen früherer Jahre keine geeigneten Geldmittel zur Verfügung standen. Erst in den letzten Jahren haben bekanntlich grosse Flächen in Vorbereitung bestimmter Umbauprojekte aus besonderen Fonds angekauft werden können. Die Idee, durch fortgesetzte Grunderwerbungen die Aufführung industrieller Anlagen und Wohnstätten in der Nähe grosser Bahnhöfe zu dem Zweck hintanzuhalten, um bei späteren Erweiterungsbedürfnissen der Eisenbahn nicht eingeschnürt zu sein, ist in dieser Allgemeinheit praktisch undurchführbar. Es würden dazu auch Summen erforderlich sein, die kein Finanzminister und kein Landtag bewilligen könnte Uebrigens haben es die völlige Bewegungsfreiheit geniessenden grossen Privatbahnen seiner Zeit auch nicht anders gemacht.

Mit derartigen Rathschlägen lassen sich die schwierigen Verhältnisse der Eisenbahnen nicht lösen. Es ist auch nicht richtig, dass der Arbeitsminister ohne Vorbehalt und so allgemein, wie es in dem Artikel der „Kreuzzeitung“ behauptet wird, erklärt habe, es ständen die Eisenbahnen überhaupt am Ende ihrer Leistungsfähigkeit; vielmehr hat er unseres Wissens immer auf die Hauptverkehrscentren, insbesondere das rheinisch-westfälische Industrierevier hingewiesen und bezüglich dieser auch nur angeführt, dass für die künftige Gestaltung der Verhältnisse (nach etwa 10 Jahren) die Ergreifung grosser Maassregeln, wie der Bau des Rhein-Elbekanals ein Gebot der Nothwendigkeit sei. Also auch in dieser Beziehung erweist sich der Artikel als unrichtig.

Inzwischen hat sich die „Kreuzzeitung“ auch mit unserem eingangs erwähnten Artikel befasst, sie bemerkt: gerade die von ihr vertretene Partei wünsche dringend das zur Bewältigung des Verkehrs Erforderliche zu thun, nur über das „Wie“ habe sie eine von der Regierung abweichende Meinung. Mit diesem Standpunkte ist doch schon so viel erreicht, dass jetzt allseits die Nothwendigkeit der Ergreifung ausserordentlicher Maassregeln anerkannt wird. Die Verständigung über das „Wie“ würde unter den berufenen Faktoren weniger schwierig geworden sein, wenn sich nicht ein gewisses Misstrauen in bestimmte Kreise eingeschlichen hätte, welche nun glauben überredet werden zu sollen und deshalb jetzt selbständig nach Lösungen suchen. In diese empfindliche Stimmung verfällt auch die „Kreuzzeitung“, indem sie sagt: „Die Vereinszeitung verlangt Glauben an die berufenen Stellen. Wir brauchten keine Landesvertretung, wenn die Abgeordneten sich nur dem Urtheil der berufenen Stellen ein für alle Mal beugen sollten. Gerade im Verkehrswesen fehlt es im Abgeordnetenhause ganz und gar nicht an Männern, deren Urtheil nicht minder hoch zu veranschlagen ist, als das der berufenen Stellen.“ Wohin eine solche Loslösung von dem Urtheil nicht nur der Regierung, sondern der an der Frage nächstbetheiligten sachverständigen und verantwortlichen Organe führt, ist aus den Rathschlägen zu entnehmen, welche der Sachverständige der „Kreuzzeitung“ in dem „non possumus“-Artikel von sich gegeben hat. Es ist auch ein verhängnissvoller Irrthum, wenn die „Kreuzzeitung“ bezweifelt, dass die berufenen Stellen von der Nothwendigkeit des Kanalprojektes überzeugt seien. Ebenso thut sie den Betheiligten Unrecht, wenn sie ihr Misstrauen gegen deren Einsicht damit bekundet, dass der jetzige Verkehrsaufschwung in jenen Kreisen nicht vorausgesehen sei. Seit Jahren ist — wenigstens seitens der Vertreter der Eisenbahnverwaltungen — immer und immer wieder die Stimme erhoben und das Möglichste auch geschehen zur Hebung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen. Die Etats der letzten zehn Jahre geben hierüber Auskunft. Jetzt erheben diese Vertreter wiederum ihre Stimme und verlangen für die kommende aller Voraussicht nach noch verkehrsmächtigere Zeit neben der eigenen Ausgestaltung auch die Vervollständigung der Wasserwege. Wird diesem Mahnruf angesichts der von allen Seiten (auch von der „Kreuzzeitung“) anerkannten heranziehenden Nothlage nicht „geglaubt“, so wird die Leistungsfähigkeit der vaterländischen Produktion bei dem bevorstehenden scharfen Wettstreit der Völker künstlich zurückgehalten. Diese Ueberzeugung auch von dieser Stelle aus offen auszusprechen, dazu halten wir uns als Organ der deutschen Eisenbahnverwaltungen für berufen.

---

## Eisenbahnpolizeiliche Aufsicht über die französischen Eisenbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Baudin hat, wie schon kurz gemeldet, dem Parlament einen wichtigen Gesetzentwurf unterbreitet, der das Gesetz vom 15. Juli 1845 über die Eisenbahnpolizei wesentlich abändert. Er enthält namentlich auch Bestimmungen wegen der jetzt so viel erörterten Zugverspätungen; zu diesem Kapitel wird ausgeführt:

Da der Fahrplan durch den Minister gebilligt ist, so ist theoretisch jede Verspätung eine Verletzung (infraction), welche, mit Ausnahme des durch die Gerichte zu würdigenden Falls von force majeure, vom Artikel 21 des Gesetzes von 1845 betroffen werden kann, aber zu Lasten des oder der Verursacher der Verspätung, d. h. des oder der Bediensteten, die dafür verantwortlich sind nach Maassgabe ihrer eigenen Handlungen, welche das Gesetz zu persönlichen strafbaren Fehlern macht. Die Erfahrung hat gezeigt, dass selbst in den Momenten der grössten Verwirrung des Dienstes es praktisch unmöglich war, dergleichen Verfolgungen zum Ziele zu führen, wegen der in der Natur der Dinge liegenden Unmöglichkeit, denjenigen Bediensteten zu fassen, dessen Verfehlung die Verspätung unmittelbar zugeschrieben werden konnte. Andererseits ist, wenn die Verspätungen so häufig werden und einen solchen Grad annehmen, dass sie die Beschwerden des Publikums rechtfertigen, anzunehmen, — und das Gesetz kann eine solche Vermuthung gestatten — dass ihre Ursache insbesondere in schlechten Gesammtverfügungen oder in einer allgemeinen Mangelhaftigkeit der Ueberwachung liegt, wofür die Verantwortlichkeit dem Rechtssubjekt, der Betriebsgesellschaft, zugeschrieben werden muss. Deshalb ist man daran gegangen, die Gesellschaft selbst in einem solchen Falle zu treffen und verlangt der Minister der öffentlichen Arbeiten die Einfügung des nachstehenden neuen Artikels in das Eisenbahnpolizeigesetz:

„Hat der Minister der öffentlichen Arbeiten an einen Betriebsführer (exploitant) eine Verfügung wegen Beseitigung von Zugverspätungen gerichtet, weil diese nach seiner Ansicht die Sicherheit des Verkehres und die dem Publikum schuldige Rücksicht beeinträchtigen, und ist der Betriebsführer mit der Ausführung dieser Verfügung im Verzuge, so unterliegen der Busse wegen Verfehlung aus Anlass dieser Verspätungen nicht nur der oder die direkten Schuldigen, sondern auch der Betriebsführer, der immer als Mitschuldiger (coauteur) angesehen werden wird; übrigens ohne Präjudiz für die Klagen, welche in allen anderen Fällen von Verspätung gegen den Betriebsführer in Anwendung des Artikel 21 gerichtet werden können.“

Dieser Artikel 21 des Polizeigesetzes von 1845, der die Strafbestimmungen enthält, soll wie folgt geändert werden:

„Jede Verfehlung gegen die Reglements der öffentlichen Verwaltung über die Polizei, die Sicherheit, den Gebrauch und den Betrieb der Eisenbahnen oder gegen Verwaltungsentscheidungen, die in Ausführung jener Reglements ergangen sind, wird mit einer Geldstrafe von 16 bis 3000 Frcs. belegt. Beim Rückfall innerhalb 12 Monaten wird die Geldstrafe verdoppelt und das Gericht kann, nach den Umständen, ausserdem eine Gefängnissstrafe von drei Tagen bis zu einem Monat aussprechen. Der Umstand, dass der Konzessionär oder Betriebsführer eine Gesellschaft ist, verhindert, was die Geldbusse anlangt, die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels gegen dieselbe nicht.“

Die meisten Klagen wegen Verspätungen usw. richteten sich bekanntlich gegen die Westbahngesellschaft, die Paris nach Nordwesten und Westen mit dem Meere, den Bädern usw. verbindet. Diese Gesellschaft hat soeben einen neuen Chef erhalten; Direktor Marin ist durch den bisherigen Subdirektor de Larminat ersetzt worden. Die Angreifer glauben in

dieser Maassregel bereits einen Erfolg ihrer Anklagen sehen zu dürfen. Herr Marin ist 70 Jahre alt, sein Nachfolger, den er selbst als solchen bezeichnet haben soll, 44 Jahre. Larminat hat sich besonders durch eine von allen französischen Gesellschaften angenommene und nach ihm benannte Tabelle über die Entfernungen und Preisberechnungen der Transporte bekannt gemacht. Er ist nach seiner Berufung sofort von einem Vertreter des „Figaro“ ausgefragt worden, und hat ihm nach dem Bericht dieses Blattes erzählt, er komme gerade vom Minister der öffentlichen Arbeiten, mit dem er über den „famosen“ Gesetzentwurf wegen der Zugverspätungen gesprochen habe. „Das ist“, sagte er, „eine schwere Frage. Denn Sie können sich wohl denken, dass, wenn man den Gesellschaften für jede Verspätung gegenüber dem Fahrplan Geldstrafen auferlegt, wir uns in unseren Aufstellungen sehr viel vorsichtiger, und folglich auch viel maassvoller in den Voraussagungen unserer Schnelligkeit zeigen werden. Gegenwärtig z. B. und den ganzen Winter und das ganze Frühjahr hindurch werden unsere Züge keine oder sozusagen keine (vielleicht 3 %) Verspätungen über eine Viertelstunde haben. Im Sommer aber nimmt das Verhältniss nothwendig zu. Wir haben im allgemeinen in den schlechtesten Zeiten 15 % der Züge mit Verspätung. Nun aber werden wir, wenn man uns mit Geldstrafen bedroht, gezwungen sein, die Fahrtdauer das ganze Jahr hindurch zu verlängern; das Publikum wird also thatsächlich das ganze Jahr hindurch weniger schnell reisen. Die ganze Frage liegt so: Ziehen es im allgemeinen die Reisenden vor, langsamer zu fahren und genau zur vorgesehenen Stunde anzukommen, oder durchschnittlich schneller zu fahren und es darauf ankommen zu lassen, bisweilen einige Minuten nach der fahrplanmässigen Zeit anzukommen? Herr Baudin ist ein sehr intelligenter Mann, begreift dieses Problem sehr wohl und verspricht sich, das neue Gesetz in einem Geist der Mässigung und der Billigkeit anzuwenden. Aber leider wird er Nachfolger haben. . . . Und dieses Gesetz wird eine gefährliche Waffe gegen die Gesellschaften sein.“

Auf die Bemerkung, seine Ernennung werde als das Zurherrschaftkommen der „Partei der Jungen“, d. h. der Partei der Reformen und des Fortschritts bei der Westbahn angesehen, antwortete Herr de Larminat ruhig, schwerwiegende Reformen liessen sich nicht von heute auf morgen einführen, man müsse mit den gegebenen Verhältnissen rechnen. Gerade die Zugverspätungen seien vielfach auf das vorhandene Fahrmaterial und die alten Brücken und Schienen zurückführen, die man allmählich entsprechend ersetzen müsse. Die Dinge seien nicht immer so einfach, wie die Leute, die schreien, es sich denken.

## Der erste deutsche Kabeldampfer, die Seekabelwerke und der Hafenort Nordenham.

Wie die Tageszeitungen meldeten, hat am 9. November der Stapellauf des ersten deutschen Kabeldampfers, welcher zu Ehren des Staatssekretärs von Podbielski auf diesen Namen getauft wurde, in Port Glasgow stattgefunden. Der Dampfer hat zwei Schrauben und zwei Maschinen, welche ihm eine Geschwindigkeit von 13 Knoten verleihen; seine Ladefähigkeit beträgt etwa 1 300 t, er ist elektrisch beleuchtet und mit einem mächtigen Scheinwerfer ausgestattet. Für die Kabelarbeit ist der Dampfer mit besonderen Maschinen zum Auslegen und Aufnehmen der Kabel ausgerüstet. Drei mit Wasser gefüllte Tanks im Innern des Schiffes können ungefähr 1 100 km Tiefseekabel aufnehmen. Die Grösse des Schiffes genügt nicht, um transatlantische Kabel zu legen. Hierzu ist vielmehr ein Dampfer in Aussicht genommen, welcher ungefähr 6—8 000 t gross sein wird. Die Hauptaufgabe des Dampfers „von Podbielski“ wird darin bestehen, ausser der Legung von kleineren Kabelstrecken die Kabel der deutschen Reichspost zunächst in der Ost- und Nordsee auszubessern und in stand zu halten, aus welcher Arbeit der deutschen Reichspost bisher ganz erhebliche, den Engländern zu leistende Ausgaben erwuchsen, da andere als englische Kabeldampfer zu diesem Zwecke nicht zur Verfügung standen. Die zur Zeit vorhandene Kabelflotte besteht nämlich aus 42 Dampfern, wovon auf Grossbritannien 34, auf Frankreich 4, auf die Vereinigten Staaten, Italien, China und Japan je 1 entfallen. Von diesen Dampfern sind nur 10 grösser, als der „von Podbielski,“ keiner aber besitzt eine grössere Geschwindigkeit und so vervollkommnete Maschinen für die Kabellegung, wie dieser. Heimathshafen des Schiffes wird der oldenburgische Hafen Nordenham a. d. Weser sein, wo auch die Fabrik der Norddeutschen Seekabelwerke in der Errichtung begriffen ist.

Ein Seekabelwerk muss unmittelbar am Wasser liegen, da die aus einem Stück hergestellten Kabel direkt in die Tanks des Kabelschiffes geführt werden müssen. Die Grundfläche für die Einrichtung der Fabrik musste daher ausserhalb des Weserdeiches hergestellt werden, es waren dazu sehr bedeutende Aufhöhungs- und Uferschutzbauten erforderlich, um die Fabrik nicht nur über die Hochwasserlinie zu legen, sondern auch gegen Springfluthen sicher zu stellen. Die ganze 4 ha grosse Fläche musste zu dem Zwecke 3—5 m durch Sand aufgehöht werden, welcher aus der Fahrrinne der Weser durch einen grossen Saugbagger gewonnen wurde, der täglich 2 000—3 000 cbm zu schaffen vermochte. Die Sicherung des Ufers durch eine Steindossirung von der Niedrigwasserlinie bis 6,5 m darüber und zwar auf eine Länge von ungefähr 0,5 km wurde im Frühjahre d. J. begonnen und ist inzwischen fertig gestellt worden. Ebenso ist ein Pier errichtet, an dessen Kopf bei Niedrigwasser noch 8 m Wassertiefe vorhanden sind, so dass die grössten Dampfer anlegen können. Anschlussgleise vom Bahnhof Nordenham, Anschluss an die von der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung s. Zt. errichtete Wasserleitung sind ebenfalls angelegt worden. Die Bauten und Maschinenbestellungen sind so weit gefördert, dass voraussichtlich im Frühjahre des nächsten Jahres die Fabrik in Betrieb treten wird.

Die Bauten sind so angelegt, dass der Betrieb in kurzer Zeit und mit geringen Mehrkosten so gesteigert werden kann, dass es möglich sein wird, ein transatlantisches Kabel in etwa 100 Tagen fertigzustellen. — In dem Binnendeichsgelände, durch welches eine breite Fahrstrasse nach Nordenham angelegt worden ist, sollen später Beamten- und Arbeiterwohnungen errichtet werden.

Die Vorarbeiten zu dem vorgenannten Fabrikbau waren im Frühjahre d. J. nahezu beendet, als zur Vereinigung der Interessen der Firma Felten & Guilleaume, welche ebenfalls seit längerer Zeit ein Seekabelwerk zu errichten beabsichtigte, mit denjenigen der Land- und Seekabelwerke, und zur Vermeidung eines Wettkampfes zwischen diesen Firmen auf dem Gebiete der Seekabelfabrikation im Interesse der deutschen Industrie eine neue Gesellschaft, die Norddeutschen Seekabelwerke, am 27. Mai d. J. gegründet wurde, welche diese Anlagen und den im Bau befindlichen Dampfer von den Land- und Seekabelwerken übernahm. Die technische Führung in dem neuen Unternehmen liegt in der Hand der Firma Felten & Guilleaume. Diese Werke werden die im Laufe der Zeit benöthigten Seekabel, in erster Linie für die deutsche Regierung und für deutsche Telegraphengesellschaften, herzustellen und zu verlegen haben, und damit Deutschland seinen Antheil an der Herstellung unterseeischer Kabelverbindungen sichern.

Die Anlage wird ferner dazu beitragen, einem unter grossen Hoffnungen entstandenen, dann wieder zurückgegangenen deutschen Hafenorte, Nordenham, zu neuem Gedeihen zu verhelfen. Bekanntlich zeichnet sich Nordenham durch eine Pieranlage am offenen Weserstrom aus, wie sie kein zweiter deutscher Hafen besitzt. Der 980 m lange, mit drei Eisenbahngleisen und den erforderlichen Krahnanlagen besetzte Pier, vor dem die Wassertiefe bei Niedrigwasser durchweg 7—10 m beträgt, so dass die grössten Schiffe dort anlegen können, wurde in den Jahren 1889—1891 erbaut, hauptsächlich um den Schnelldampfern des norddeutschen Lloyd als Umschlagplatz zu dienen. Aber die Freude, diese stolzen Schiffe regelmässig dort liegen und die überseeischen Reisenden aus den auf dem Pier stehenden Eisenbahnzügen unmittelbar die Schiffspaläste betreten oder umgekehrt aus ihnen in die Züge einsteigen zu sehen, dauerte nicht lange. Sobald die grossen Hafenanlagen in Bremerhaven fertig waren, welche den tiefgehenden Schiffen des Lloyd dort das unmittelbare Anlegen neben den Eisenbahnzügen gestatteten, — es war dies im Sommer 1897 — verliess der Lloyd Nordenham. Inzwischen war diesem Hafen ausserdem im eigenen Lande Oldenburg ein gefährlicher Wettbewerber entstanden. Im alten Weser-

ort Brake war gleichfalls eine Pieranlage am offenen Strome erbaut, welche den grössten Getreidedampfern das Anlegen und Umladen auf die Eisenbahnwagen gestattete. Der Getreideverkehr suchte infolgedessen diesen mehr im Lande gelegenen und folglich naturgemäss theilweise billigere Eisenbahntarifsätze geniessenden Hafen mehr und mehr auf und Nordenham verödete. Es ist ein fast trauriger Anblick, den prächtigen kilometerlangen Pier, an dem nur selten ein Getreidedampfer oder ein Salpeterschiff, hin und wieder wohl auch ein deutsches Kriegsschiff anlegt, meist völlig unbesetzt zu sehen.

Aber inzwischen sind für Nordenham andere neue Quellen des Wohlstandes erschlossen. Der bremischen Hochseefischereigesellschaft „Nordsee" ist von der oldenburgischen Regierung dort ein geräumiger Fischereihafen erbaut, von dem aus die Dampffischerei mit jetzt 31 Dampfern betrieben wird. Grossartige, ein volles Hektar bedeckende Hallen, in denen die Fische verpackt, verladen, theilweise gelagert, geräuchert und marinirt werden, dienen zur Aufnahme und Zubereitung der Fänge, die aus den fischreichen Gründen des Ozeans (das Meer um Island ist z. Zt. das Hauptfanggebiet) herbeiströmen, um alsbald nach den grossen Verzehrungsorten des Festlandes — wir nennen nur Bremen, Berlin, München, Wien, Leipzig, Frankfurt a/Main und Köln — mit grösster Geschwindigkeit überführt zu werden. Die Fänge der in den Vormittagsstunden in Nordenham einlaufenden Fischdampfer sind dank günstiger Zugverbindungen schon in der Morgenfrühe auf dem Bahnhof der Centralmarkthalle in Berlin, zu gleicher Stunde gelangen sie nach Köln und anderen Hauptorten.

Erste Bedingung für die Niederlassung der „Nordsee" in Nordenham war die Beschaffung von trinkbarem Wasser zur Speisung der Schiffskessel, zur Bereitung von Eis und zu anderen Zwecken. Trinkwasser ist in den Marschgegenden der Nordseeküste schwer zu beschaffen; hier musste es einem Zuwässerungskanal entnommen werden, der aus der Weser an einer etwa 12 km oberhalb Nordenhams gelegene Stelle gespeist wird. Bei Nordenham durchläuft das Wasser Filteranlagen und wird durch eine Pumpanlage an die Verbrauchsstellen am Bahnhof und Hafen gedrückt. Auch der Ort Nordenham, der bisher auf Regenwassercisternen angewiesen war, entnimmt seinen Bedarf aus dieser Wasserleitung.

Für die Niederlassung der Kabelwerke bei Nordenham war das Vorhandensein dieser Wasserleitung gleichfalls von ausschlaggebender Bedeutung. Sowohl zur Speisung der Dampfmaschine als namentlich für die Gesundheit der zahlreichen Beamten und Arbeiterschaft — es wird auf eine höchste Zahl von 1000 beschäftigten Arbeitern gerechnet — war trinkbares Wasser erste Bedingung. Die Beschaffung des Eisenbahnanschlusses verursachte keine Schwierigkeit, da schon bei der Erbauung des Fischereihafens die Möglichkeit von anderen industriellen Anlagen weiter unterhalb an der Weser berücksichtigt und für die Führung eines Eisenbahngleises aus dem Bahnhof Nordenham aussendeichs um den Fischereihafen herum Platz gelassen war. Natürlich haben sich die Kabelwerke, wie schon erwähnt, auch einen selbständigen Pier erbaut.

Die glückliche Vereinigung der für die Anlage eines Seekabelwerkes nöthigen Bedingungen: gesicherte Lage in unmittelbarer Nähe des Meeres, an einem Strom, der den grössten Dampfern das Anlegen an einem dicht an Land gelegenen Pier gestattet, direkte Eisenbahnverbindung nach den grossen Mittelpunkten der deutschen Bergwerks- und Metallindustrie, denen Nordenham von allen deutschen Seehäfen mit dem für grösste Seedampfer erforderlichen Tiefgang am nächsten liegt, ferner günstige Lebensbedingungen für die Arbeiterschaft, für die von den Kabelwerken in grosser Anzahl Wohnungen werden gebaut werden, alles dies lässt den gewählten Platz für die Anlage besonders geeignet erscheinen. Hoffen wir, dass sich das Kabelwerk, das einen ganz neuen Industriezweig für Deutschland erobert hat, in jeder Richtung glücklich entwickeln möge! Vielleicht werden ihm noch andere industrielle Anlagen folgen, für die das weserabwärts zwischen Deich und Strom gelegene Gelände, trefflichen Platz bietet. Nordenham hat nun die schon früher entstandenen Petroleumtankanlagen der deutsch-amerikanischen Petroleumgesellschaft mit eigenem Pier für die Tankschiffe, seinen Hauptpier, den Fischereihafen und das Kabelwerk. Auch neue Eisenbahnverbindungen sind im Werke, welche dem Orte das jetzt einigermaassen fehlende Hinterland verschaffen werden. Wir rechnen dahin namentlich eine Eisenbahn nach Varel, durch die Wilhelmshaven, Jeverland und Ostfriesland Nordenham um rund 30 km näher gerückt werden, als bei dem jetzigen Umwege über Oldenburg.

Eine Vorlage wegen Bewilligung der für die Vorarbeiten erforderlichen Summe ist dem jetzt tagenden oldenburger Landtage unterbreitet.

Früher war auch von einer Eisenbahn viel die Rede, die das Butjadinger Land zwischen Jade und Weser durchziehen, von Eckwarderhörn, Wilhelmshaven gegenüber, ausgehen und in Nordenham münden sollte. Auch diese Eisenbahn wird, wenn auch vielleicht als Kleinbahn, wohl über kurz oder lang zustande kommen.

Jedenfalls steht Nordenham eine neue Zeit der Blüthe bevor, die wir dem eigenartigen und freundlichen Orte, der in seinem Verkehrsleben manche Enttäuschung erlebt hat, herzlich wünschen!

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die **internationale Fahrplankonferenz** für den Sommerdienst 1900 wird am 6. und 7. Dezember d. J. in Köln tagen. Die Tagesordnung umfasst nicht weniger als 125 Punkte. Eine Reihe wichtiger Fahrplanänderungen, namentlich Schnellzugsvermehrungen stehen zur Berathung. Auch die mit Rücksicht auf den Verkehr zur Pariser Ausstellung erforderlichen Neueinstellungen von Zügen und direkten Wagen werden einen wichtigen Gegenstand der Beschlüsse bilden. Wir behalten uns vor nach der Beendigung der Konferenz auf ihre Beschlüsse zurückzukommen.

— Nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch sind die öffentlichen Behörden und Verkehrsanstalten berechtigt, in ihren Geschäftsräumen und Beförderungsmitteln **gefundene Sachen** durch einen ihrer Beamten versteigern zu lassen, nachdem in einer öffentlichen Bekanntmachung des Fundes die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte unter der Bestimmung einer Frist aufgefordert worden sind und die Frist verstrichen ist. Der Erlös fällt nach drei Jahren an den Fiskus, die Gemeinde oder die Besitzer der Verkehrsanstalt. Das preussische Gesammtministerium hat demgemäss durch Erlass vom 18. November d. J. die betreffenden Ausführungsverfügungen erlassen. Der **preussische Minister der öffentlichen Arbeiten** hatte dieserhalb schon durch Erlass vom 18. September d. J. („Eisenb.-V.-Bl." Nr. 35) die nöthigen **Aenderungen der Fundordnung** verfügt. Hiernach ist für Fundsachen, welche nicht etwa wegen leichter Verderblichkeit bestmöglichst haben verkauft werden müssen, angeordnet, dass vierteljährlich eine Nachweisung der vorgesetzten Eisenbahndirektion einzureichen ist. Diese ordnet die Bekanntmachung der in der Nachweisung aufgeführten Funde durch Aushang an einer dem Publikum allgemein zugänglichen Stelle des Fundbüreaus an. In der Bekanntmachung, welche eine Aufzählung sämmtlicher einzelnen Funde enthalten muss, sind die Empfangsberechtigten zur Anmeldung ihrer Rechte binnen einer Frist von sechs Wochen mit dem Bemerken aufzufordern, dass nach Ablauf der Frist zur öffentlichen Versteigerung der Gegenstände werde geschritten werden. Zugleich ist Ort und Zeit der Versteigerung unter Wahrung nachstehender Fristen anzugeben.

Zwischen dem Tage, an welchem der Aushang bewirkt und dem Tage, an welchem das ausgehängte Schriftstück wieder abgenommen wird, soll ein Zeitraum von mindestens sechs Wochen liegen. Die Innehaltung der Frist ist durch das Fundbüreau zu überwachen. Die Versteigerung darf erst sechs Wochen nach Abnahme des ausgehängten Schriftstückes stattfinden. Kostbarkeiten sind vor dem Verkauf durch Sachverständige abzuschätzen. Die Versteigerung erfolgt zu der Zeit und an dem Orte, welche in der öffentlichen Bekanntmachung angezeigt worden, öffentlich und meistbietend durch einen Beamten des Fundbüreaus.

Ueber die Behandlung leicht verderblicher Gegenstände und herrenloser Thiere sind besondere zweckmässige Anordnungen getroffen.

— **Betriebseröffnungen.** Es sind neuerdings eröffnet worden und zwar:

1. Am 27. November d. J. die 20,70 km lange vollspurige Strecke Genthin-Milow der Genthiner Kleinbahn mit den Stationen Brettin, Annenhof, Zabakuk, Klein-Wusterwitz, Schlagenthin, Kuxwinkel, Neudessau und Milow für den Gesammtverkehr. Die Strecke schliesst in Genthin an die Linie

Berlin-Magdeburg der preussischen Staatsbahnen an und steht, wie die am 25. Oktober d. J. eröffnete 28,67 km lange Strecke Genthin-Schönhausen (siehe Nr. 83 S. 1352 d. Ztg.), im Betriebe der Firma Lenz & Co., Gesellschaft mit beschränkter Haftpflicht zu Berlin.

2. Am 30. November d. J. die Theilstrecke Warthausen-Ochsenhausen der schmalspurigen württembergischen Staatseisenbahn Biberach - Ochsenhausen für den Personen- und Güterverkehr. Die Bahn ist von Warthausen bis Ochsenhausen 19 km, von Biberach nach Ochsenhausen 22,22 km lang, ihre Spurweite beträgt 0,75 m. Die an der Bahn liegenden Stationen Warthausen, Aepfingen, Maselheim, Wennedach, Reinstetten und Ochsenhausen sind für den Gesammtverkehr, die Stationen Barabein, Sulmingen und Goppertshofen nur für den Personenverkehr eingerichtet.

3. Am 1. Dezember d. J. die 30,0 km lange vollspurige Linie Soest-Belecke, Reststrecke der Bahn Soest-Belecke-Brilon Stadt (westfälische Landeseisenbahn), mit den Stationen Allagen, Elfsen, Niederbergheim, Sichtigvor, Soest Thomaethor und Wamel sowie den Haltepunkten Echtrop, Schaloh und Völlinghausen für den Gesammtverkehr. Wagenübergang findet in der Anschlussstation Soest der preussischen Staatsbahnen statt.

— **Eisenbahnunfall bei Bergeborbeck.** Bei der Einfahrt des Stückgüterzuges 3217 von Oberhausen in den Güterbahnhof Bergeborbeck (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) fand am 29. November, Vormittags 8 Uhr, ein Zusammenstoss mit einer Rangirabtheilung statt. Ein Bremser wurde getödtet, ein Zugführer und ein Bremser wurden leicht verletzt. 17 beladene Stückgutwagen sind beschädigt.

— Am 29. November früh 6½ Uhr **entgleisten** bei der Einfahrt des Zuges Nr. 52 der Main-Neckarbahn in den **Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.** hinter der Mainbrücke drei Personenwagen aus der Mitte des Zuges. Ein Wagen stürzte um, drei Personen wurden leicht verletzt. Das Gleise war bis zum Mittag gesperrt, so dass der Verkehr von und nach Darmstadt über Sachsenhausen geleitet werden musste.

— Die Vorarbeiten für die **Fortführung der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn** bis Neumünster sind dem „Hamb. Corresp." zufolge bis auf weiteres eingestellt worden. Es hat sich eine Einigung hinsichtlich der Linienführung von Bramstedt bis Neumünster nicht erzielen lassen. Dadurch ist der Aufsichtsrath der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn zu der Entscheidung gekommen, die Durchführung des Projektes bis auf weiteres ruhen zu lassen.

— Auf der Landesversammlung des Bundes der Landwirthe Württembergs, die kürzlich in Stuttgart unter sehr zahlreicher Betheiligung stattfand, wurde u. a. folgender Beschluss einstimmig angenommen: „Die Landesversammlung erblickt in dem rapiden Anwachsen der Mühlengrossbetriebe am Rhein in Anbetracht der denselben zu Unrecht zu Gebote stehenden Vortheile an Frachten, Zollkrediten und Besteuerungen eine schwere Schädigung des landwirthschaftlichen Erwerbes und stellt wie im vorigen Jahr an hohe Regierung die Bitte, auch in Zukunft einzutreten 1. für Einführung einer verschiedenen **Tarifirung von Getreide, Mehl und Mühlenfabrikaten** nach Maassgabe des Ausbeuteverhältnisses an gutem backfähigem Mehl, und zwar in Würdigung der landwirthschaftlichen Nothlage unter Erhöhung der Mehlfracht. 2. Der neuesten Entscheidung der ständigen Tarifkommission (und der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 15. November d. J., s. Nr. 91 S. 1481 d. Ztg. Die Schriftl.) entgegen erklärt die Versammlung die gleiche Tarifirung von Getreide und Mehl, die Ermässigung der Getreidefracht für eine schwere Schädigung des Getreidebaues und Entzug des in der Schutzzollgesetzgebung zugesicherten Rechtes vor dem Ueberfluthen des Marktes mit Auslandsprodukten und vor dem dadurch veranlassten unleidlichen Preisdruck. Bei Einführung der Tarife im Jahre 1880 kannte man die Umgehung des in der Schutzzollgesetzgebung ausgedrückten Willens der Regierungen durch die Riesenmühlenbetriebe noch nicht. Inzwischen sind durch Sinken der Wasserfrachten die hohen Schutzzölle nothwendig geworden; eine Herabsetzung der Frachten sowie die gleiche Tarifirung würden im entgegengesetzten Sinne wirken. Diese Momente wurden von der von den freihändlerisch gesinnten Handelskammern berathenen Tarifkommission nicht beachtet, und so bittet die Versammlung königliche Regierung die Erledigung dieser Fragen in neue Bahnen leiten zu wollen."

— Aus der am 28. November gehaltenen **Etatsrede des badischen Finanzministers** D. Buchenberger bei Uebergabe des Staatsvoranschlages für die Jahre 1900/1901 an die 2. Kammer theilen wir folgende **das Eisenbahnwesen** betreffende Stellen im Anschluss an die in Nr. 92 S. 1495 d. Ztg. auszugsweise wiedergegebene Ansprache des Staatsministers Dr. Nokk bei der am 23. November d. J. erfolgten Eröffnung des Landtages mit: „Von den Budgets der ausgeschiedenen Verwaltungszweige erheischt das Hauptinteresse dasjenige der Staatsbahnverwaltung. Der Voranschlag der badischen Eisenbahnbetriebsverwaltung für die Jahre 1900 bis 1901 beziffert (nach bisheriger Form) die Einnahmen mit jährlich 67 663 500 ℳ, die Ausgaben mit jährlich 53 574 530 ℳ, so dass sich ein Ueberschuss ergibt von 14 088 970 Mark, während der veranschlagte Reinertrag des Jahres 1899 sich auf 16 028 840 ℳ belief. Es ist also ein Rückschlag gegenüber dem Jahre 1899 in der Höhe von fast 2 000 000 ℳ zu verzeichnen. Zu dem Reinertrag der Staatsbahn tritt derjenige der Main-Neckarbahn mit jährlich 742 020 ℳ hinzu, wogegen ein Ausfall bei der Bodenseedampfschifffahrt mit 16 590 ℳ in Abzug zu bringen ist, so dass sich die veranschlagten Reinablieferungen an die Eisenbahnschuldentilgungskasse auf jährlich 14 814 400 ℳ beziffern. Auch für die ausserordentlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung, welche sich in dem sogenannten Eisenbahnbaubudget vereinigt finden, und auf Anlehensmittel übernommen werden müssen, soweit nicht ein Theil aus laufenden Ueberschüssen seine Deckung finden kann, sind diesmal wieder überraschend hohe neue Anforderungen gestellt; sie betragen nach Abzug der eigenen Einnahmen 54 642 200 ℳ. Zu den rund 55 000 000 ℳ betragenden neuen Anforderungen kommen an aufrechtzuerhaltenden Krediten rund 24 000 000 ℳ, so dass sich ein Eisenbahnbaubudget in der Gesammthöhe von rund 79 000 000 ℳ ergibt. Im Gegensatz zu den unmittelbar vorausgegangenen Jahren ist daher in der Folge wieder mit einem starken Anschwellen der Eisenbahnschuld zu rechnen und es wird an die Finanzleitung die Nothwendigkeit der Aufnahme eines grösseren Anlehens im nächsten Jahre herantreten."

Der Finanzminister fügte diesen Ausführungen einige die gesammte Finanzlage Badens betreffenden Worte bei, die ein gewisses allgemeines Interresse beanspruchen. Er sagte: „Dass derart fast überreichlich ausgestattete Budgets wie das für die Jahre 1900 und 1901, und dass auch ein mit einer Summe von rund 12 600 000 ℳ ausgestatteter ausserordentlicher Etat der allgemeinen Staatsverwaltung ausnahmsweise Erscheinungen bleiben müssen, da auf die unveränderte Fortdauer der dermaligen günstigen Hochkonjunktur kaum zu rechnen ist, darüber wird eine Meinungsverschiedenheit nicht wohl entstehen können. Die badische Finanzlage als solche aber ist dermalen eine gute und im Hinblick auf diesen Allgemeinstand der Finanzen das Budget seitens des verantwortlichen Leiters der Finanzen gerade eben noch vertretbar."

— Zu unserem Bericht über den IX. Verbandstag deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine in Nr. 72 S. 1184 d. Ztg. wird uns in Bezug auf die dort kurz wiedergegebenen Ausführungen des Rechnungsinspektors Anders-Dresden in seiner Rede über **„die Ausbildung der mittleren Eisenbahnbeamten"** folgendes geschrieben:

Es mag dahingestellt bleiben, welche Erfahrungen den Redner zu dem absprechenden Urtheil über die in den mittleren Eisenbahndienst eintretenden Dienstanfänger mit höherer Schulbildung geführt haben, jedenfalls verdient demgegenüber darauf hingewiesen zu werden, dass man bei der Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen zu einem gegentheiligen Ergebnisse gelangt ist. Als Beweis für diese Behauptung können unzweifelhaft die unterm 7. Juni d. J. veröffentlichten neuen preussischen Prüfungsvorschriften für den mittleren nichttechnischen Eisenbahndienst gelten, die Gegenstand einer in Nr. 73 d. Ztg. enthaltenen Abhandlung gewesen sind. Am Schlusse dieser Abhandlung ist zum Ausdruck gebracht, dass man in Preussen gerade von der durch die neuen Prüfungs- und Anstellungsvorschriften ermöglichten uneingeschränkten Verwendung jüngerer Beamten von tüchtiger Schulbildung erhebliche Vortheile sowohl für den äusseren, wie für den inneren Eisenbahndienst erwartet. Eine derartige Erwartung würde nicht gerechtfertigt sein, wenn die Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen mit der nun bereits seit einer langen Reihe von Jahren geübten Einstellung von Dienstanwärtern mit höherer Schulbildung schlechte Erfahrungen gemacht haben sollte.

Dass daneben auch die von Herrn Anders bevorzugte „praktische Erfahrung" bei der Verwaltung der preussischen Staatseisenbahnen gebührend gewürdigt wird, erhellt daraus, dass nach den erwähnten neuen Vorschriften eine bestimmte Anzahl der den Civilanwärtern zufallenden mittleren Beamtenstellen solchen Betriebsunterbeamten zugänglich ist, von denen nach ihrer Persönlichkeit und auf Grund durch mehrjährige Beschäftigung im äusseren Betriebsdienste erprobter Tüchtigkeit eine erfolgreiche Verwendung im mittleren Betriebsdienste zu erwarten ist.

Im übrigen dürfte zu bezweifeln sein, dass eine mehrjährige Beschäftigung als Schreiber bei einem Rechtsanwalt oder in einem kaufmännischen Büreau eine bessere Gewähr für die Anerziehung derjenigen Eigenschaften bietet, welche an einem Beamten schätzenswerth sind, als der erziehliche Einfluss von Schule und Elternhaus, dem die bereits in jugendlichem Alter zu einer gewissen Selbständigkeit gelangenden Schreiber oft vorzeitig entrückt sind.

— Ueber **Grossgüterverkehr und Binnenschifffahrt** in Deutschland schreibt die „Nationalzeitung":

Der Grossgüterverkehr in Deutschland, welcher von Eisenbahnen und Wasserstrassen vermittelt wird, ist natürlich dort am dichtesten, wo die Industrie zu grossen Centren vereinigt ist. Wir finden insbesondere im niederrheinisch-westfälischen Industriegebiet einerseits und im oberschlesischen Industriegebiet andererseits einen sehr bedeutenden Verkehr in Massengütern. Derselbe wird in erster Linie von den Eisenbahnen bewältigt; aber auch die Wasserstrassen, insbesondere der Rhein und die Oder nehmen an der Beförderung der Massen regen Antheil. Es ist erfreulich, dass in den letzten Jahrzehnten der gesammte Güterverkehr Deutschlands einen grossen Aufschwung genommen hat. Insbesondere ist dieser Aufschwung aber bei den Wasserstrassen zu verzeichnen, deren Länge sich zwar in den letzten 20 Jahren nicht vergrössert hat, für deren bessere Schiffbarmachung aber die Regierungen in den letzten Jahrzehnten grössere Aufwendungen gemacht haben. Der Erfolg dieser Arbeiten ist ein sehr grosser; denn während noch im Jahre 1875 die gesammten deutschen Binnenwasserstrassen ausschliesslich der auch von Seeschiffen befahrenen Flussmündungen nur eine Verkehrsleistung von 2 900 000 000 Nettotkm aufzuweisen hatten, ist diese Verkehrsleistung schon im Jahre 1895 auf 7 500 000 000 Tonnenkilometer gestiegen, d. i. eine Zunahme von 159 %. Sehr viel grösser ist die Zunahme des Güterverkehres auf den sieben Hauptströmen Deutschlands, nämlich Memel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Rhein und Donau bis zur österreichischen Grenze. Auf denselben hat die Verkehrsleistung von 1 763 000 000 tkm im Jahre 1875 auf 5 920 000 000 tkm im Jahre 1895, also um 236 % zugenommen. Die Güterverkehrsleistung auf den sämmtlichen deutschen Eisenbahnen dagegen betrug im Jahre 1875 10 900 000 000 Tonnenkilometer und stieg im Jahre 1895 auf 26 500 000 000 tkm, hat also um nur 143 % zugenommen. Man ersieht aus diesen Zahlen, dass die in den Wasserstrassen angelegten Baukosten zur Verbesserung der Schiffbarkeit nutzbringend gewesen sind. Wesentlich fällt für den Verkehr auf den Wasserstrassen ins Gewicht, dass der Betrieb auf denselben ein freier ist, dass jeder mit seinem Fahrzeug darauf fahren kann, wenn er sich den allgemeinen polizeilichen Bestimmungen unterwirft. Man beobachtet daher auf allen deutschen Strömen, dass die Schifffahrt insbesondere auch von denjenigen lebhaft betrieben wird, welche zu gleicher Zeit die grossen Massen geringwerthiger Güter, wie Steinkohle, Erze, landwirthschaftliche Erzeugnisse produziren.

— Der im Sommer neu gegründete **Eisenbahnverein in Köln** vereinigte sich am Sonnabend den 25. November zum ersten Male zu einer gemeinsamen **Festfeier**. Der Verein zählt schon 2 500 Mitglieder. Der grosse Saal des Fränkischen Hofes war nebst Galerien zeitig von Eisenbahnbeamten aller Grade und von Eisenbahnarbeitern mit ihren Familien dicht besetzt. Der Ehrenvorsitzende, Eisenbahndirektions-Präsident Stieger, bewillkommnete die Erschienenen und deutete deren überaus stattliche Zahl als einen beredten Beweis dafür, dass die Gründung dieses Vereins neben den bestehenden Fachvereinen den Wünschen und dem Bedürfniss entsprochen habe. Die Anforderungen an die Eisenbahn und deren Aufgaben wüchsen mit jedem Jahre und könnten nur dann erfüllt werden, wenn jeder pflichttreu auf dem ihm zugewiesenen Posten stehe. Die nöthige Schaffensfreudigkeit werde aber erhöht, wenn jeder die Arbeit des anderen gebührend werthschätze. Es sei deshalb die vornehmste Aufgabe des Vereins, bei dessen geselligen Zusammenkünften sich die Angehörigen näher treten sollten, den Sinn und das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu fördern. Der Redner wies sodann auf die Persönlichkeit unseres Kaisers hin, der, gestützt auf eine kräftige Armee und eine starke Marine, als Friedensfürst das Reich zu mehren und zu festigen bestrebt und allen ein leuchtendes Beispiel sei. Begeistert stimmte die Versammlung dann in das Kaiserhoch ein und sang die Nationalhymne. Nachdem Herr Bernhard Wagner einen gedankenreichen, die Zwecke des Vereins zum Theil in launiger Weise behandelnden Prolog vorgetragen hatte, folgten mehrere Einzelvorträge von Mitgliedern und deren Angehörigen und ein Soloquartett von hervorragenden Mitgliedern des Kölner Liederkranzes sowie ein Duett mit Musik und Tanz. Prächtige, theilweise humoristische gemeinsame Lieder wurden passend eingeschoben. Lokomotivschlosser Emil Gabel zeigte den Vereinsgenossen, dass er eine tüchtige vis comica besitzt; er erntete für seine ausgezeichneten und wohlgewählten Spenden fortwährend stürmischen Beifall. Noch erfreuten mit ihren gelungenen Darbietungen ein geübter Schnellmaler, ein drolliger Tiroler Jodler, ein Xylophonkünstler und drei Ocarinabläser, so dass Mitternacht längst vorüber war, als Geh. Regierungs- und Baurath Schilling das ausgezeichnete Gelingen dieser ersten Veranstaltung des Eisenbahnvereins bestätigte und dem Leiter des Abends, Rechnungsrath Kirberg, sowie den Mitwirkenden den herzlichsten Dank aussprach. In weiteren Reden und Trinksprüchen kamen die besten Wünsche und Hoffnungen für den neuen Verein zum Ausdruck.

— **Personalnachrichten.** Der mit dem Titel und Range eines Inspektors bekleidete Rechnungskommissar bei den bayerischen Staatseisenbahnen, Friedrich Krafft, ist zum Inspektor bei dieser Stelle befördert. Berufen wurde der Abtheilungsmaschineningenieur Meinrad Neumüller in Nürnberg zum Vorstande der Betriebswerkstätte Simbach und der Abtheilungsmaschineningenieur Ludwig Ammon in Nürnberg zur Centralwerkstätte München, beide Genannte in ihrer bisherigen Diensteseigenschaft.

Dem Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Bouressi in Essen a. R. ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ertheilt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— Im Voranschlag des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1900 ist der **Antheil des österreichischen Staates am Reingewinne** der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auf 1 600 000 Kr., somit um 1 400 000 Kr. geringer als im Jahre zuvor geschätzt. Die soeben erschienene Sondernachweisung begründet dies wie folgt:

| | 1899 | gegen 1898 |
|---|---|---|
| | Kronen | |
| Betriebseinnahmen . . . . | 82 080 000 | + 1 593 590 |
| Betriebsausgaben . . . . . | 50 916 000 | + 4 334 250 |
| Prioritätendienst . . . . | 13 046 000 | + 184 678 |
| Ueberschuss | 18 118 000 | — 2 925 338 |

Bei Berechnung der Einnahmen wurde in Anschlag gebracht einerseits die natürliche Fortentwickelung des eigenen und des Wechselverkehres, andererseits aber auch der theils eingetretene, theils noch eintretende Ertragsausfall infolge der Verminderung des Kohlenverkehres während des milden Winters 1898/99, dann infolge des fast gänzlichen Ausfalles der russischen Getreidesendungen, welche den Verkehr des Jahres 1898 wesentlich befruchtet haben, und endlich infolge der behördlicherseits angeordneten Tarifherabsetzungen. Die Betriebsausgaben werden um 4 334 250 Kr. höher veranschlagt, als der Erfolg im Jahre 1898. Es beruht diese Mehrausgabe auf dem Mehraufwande für höhere Verkehrsleistungen, auf dem Mehraufwande an Gehälter, Löhnen, Steuern, Ruhe- und Versorgungsgenüssen, und endlich auf der behördlicherseits angeordneten Belastung der Betriebsrechnung für das Jahr 1899 mit 1 800 000 Kronen, als dem Antheil an den Investitionsausgaben des eben erwähnten Jahres. Es erhöht sich ferner der Bedarf für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen des öffentlichen Eisenbahnunternehmens nach Maassgabe des Bauaufwandes im Jahre 1898 und der erforderlichen Kapitalsfundirungen um 184 678 Kr. Hiernach ergibt sich für das Jahr 1899 ein Ueberschuss von 18 118 000 Kr., welcher das Erforderniss von 200 Kr. für jede der im Umlaufe befindlichen 74 511¼ Stück Aktien mit 14 902 250 Kronen um den Betrag von 3 215 750 Kronen überschreitet. Von diesem letzteren hat die Hälfte, somit ein Betrag von rund 1 600 000 Kr., dem Staatsschatze zuzufliessen.

— **Verzinsung des Anlagekapitals der österreichischen Staatsbahnen.** Nach dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 beträgt der gesammte Kapitalaufwand für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen 2 541 536 232 Kr.

Dieses Kapital verzinst sich aus dem Betriebsüberschusse von 70 247 460 Kr. mit 2,76 %. Bei Berücksichtigung der durch Verloosung und Konvertirung in Abfall gekommenen Beträge stellt sich das Anlagekapital auf 2 473 585 280 Kr. und die Verzinsung auf 2,84 %.

— **Lokalbahnen im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen.** Die durchschnittliche Länge der 80 Lokalbahnen, welche theils schon im Staatsbetriebe stehen, theils demselben im Jahre 1900 zuwachsen werden, stellt sich nach dem Voranschlage für letzteres Jahr auf 2 843 km. Die Betriebsausgaben sind mit 11 628 400 Kr., die Betriebskostenvergütung mit 10 346 780 Kr. veranschlagt, daher sich für die Staatsverwaltung aus dem Betriebe der Lokalbahnen ein Ausfall von 1 281 620 Kr. ergibt.

— **Wagenmiethe der österreichischen Staatsbahnen.** Im Voranschlage des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1900 wird der Geldaufwand für die Miethe von Fahrbetriebsmitteln mit

8 660 000 Kr. beziffert, was einem Mehrerfordernisse von rund 1 000 000 Kr. gegenüber dem laufenden Jahre entspricht. Hiervon treffen 8 350 000 Kr. (mehr um 1 400 000 Kr.) auf die regulativmässige Wagenmiethe von Spezial- und Privatgüterwagen. Das Mehrerforderniss für die regulativmässige Wagenmiethe beruht darauf, dass infolge stetiger Steigerung des Verkehrs — für das Jahr 1900 wird mit einer Zunahme um 120⅓ Millionen Wagenachskilometer gerechnet — selbst bei Berücksichtigung der Neubeschaffung eigener Wagen in den Jahren 1899 und 1900 auf ein Genügen des eigenen Wagenparkes nicht zu rechnen ist. Als Einnahmen aus der Wagenmiethe sind 8 420 000 Kr. (um 920 000 Kr. mehr als im Vorjahre) eingestellt.

— **Ausgaben für Wohlfahrtszwecke der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Die Beiträge zu den Altersversorgungsanstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen sowie Gnadengaben stellen sich nach dem Staatsvoranschlage für das Jahr 1900 wie folgt:

| | Kronen |
|---|---|
| a) Beitrag zum Pensionsinstitute: | |
| 1. ständiger Beitrag | 640 000 |
| 2. Deckung des Gebarungsausfalls | 1 984 000 |
| b) Beitrag zum Provisionsinstitute | 892 000 |
| c) „ zur Krankenkasse | 654 000 |
| d) „ zum Schulfondsvereine und zum Kaiser-Jubiläums-Wohlthätigkeitsvereine für Töchter von Bediensteten | 10 000 |
| e) Beitrag zum Weihnachtsbescheerungs- und Ferienkolonienvereine | 11 000 |
| f) Beitrag zum Eisenbahnunterstützungsfonds | 7 000 |
| g) Subventionirung der Bahnhofschule in Lemberg | 19 000 |
| h) Zuschuss des Betriebes zu den Kosten des bahnärztlichen Dienstes | 138 000 |
| i) berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung | 2 388 000 |
| k) Schulstipendien | 30 000 |
| l) dauernde Unterstützungen an nicht aktive Bedienstete, Gnadengaben, dekretmässig zugesicherte Unterstützungen | 20 000 |
| m) Einrichtung von Badeanstalten | 20 000 |
| zusammen | 6 813 000 |

— Die **Südbahn** hatte in diesem Herbst, wie wiederholt berichtet, mit ausserordentlich empfindlichen und langandauernden **Verkehrsstauungen** zu kämpfen, welche durch verschiedene Umstände, insbesondere durch die grossen Truppentransporte im September d. J., durch den ausserordentlich lebhaften Güterverkehr, sowie durch die ungünstige Rückwirkung der auf den Linien der Staatsbahnen infolge Hochwassers eingetretenen Verkehrsunterbrechungen, veranlasst worden waren. Dank den Bemühungen der Verwaltung der Südbahn und der Unterstützung, welche dieselbe namentlich seitens der österreichischen Staatsbahnen gefunden hat, ist es nunmehr endlich gelungen, diese Stauungen zu beseitigen und eine glatte Abwickelung des Güterverkehres sicherzustellen.

— Nach dem derzeitigen Stande, in welchem sich die Frage der **Fortsetzung der Lokalbahn Asch-Rossbach nach Adorf**, zum Anschlusse an das sächsische Eisenbahnnetz, befindet, ist die Inangriffnahme des Baues der Fortsetzungslinie im nächsten Frühjahr mit Bestimmtheit zu gewärtigen. Nunmehr hat die sächsische Regierung sowohl in betreff der Einmündung der genannten Linien in den sächsischen Staatsbahnhof in Adorf, als auch in Ansehung der Konzessionirung der auf sächsischem Gebiet gelegenen Theilstrecke die Entscheidung getroffen.

— **Zillerthalbahn.** Dem Projekte einer am linken Ufer der Ziller zu führenden schmalspurigen mit Dampf zu betreibenden Lokalbahn, für deren Konzessionirung alle Vorbedingungen erfüllt sind, namentlich aber die finanzielle Sicherstellung nachgewiesen erscheint, ist vor kurzem ein Gegenprojekt erstanden, welches die Herstellung einer vollspurigen Lokalbahn am rechten Ufer der Ziller in Aussicht nimmt. Die Interessenten des linksufrigen Projektes wären in der Lage, mit den Bauarbeiten noch im Laufe dieses Jahres zu beginnen, während das Projekt der am rechten Ufer der Ziller geplanten vollspurigen Lokalbahn noch eine Reihe von Vorbereitungsstufen bis zu seiner Spruchreife durchzumachen hätte. Vor allem wäre es nothwendig, das technische Projekt sowie die Kostenvoranschläge zu prüfen, es wäre ferner die Einholung eines Landtagsbeschlusses erforderlich, da der Tiroler Landtag die dem Zillerthalbahnprojekte zugesicherte Beihilfe ausschliesslich einer nach Jenbach zu führenden Lokalbahn zugesichert hat, und es wäre endlich die gesetzliche Sicherstellung der von den Interessenten beanspruchten Staatsgarantie zu erwirken, sowie schliesslich die Einzahlung der gezeichneten Beträge auf Stammaktien zu bewerkstelligen.

— **Elektrische Bahn Wien-Pressburg.** Dieser Tage hat eine Abordnung von Vertretern der Gemeinden und sonstigen Interessenten der diese Bahn durchziehenden Gegenden beim Eisenbahnminister, bei dem niederösterreichischen Landesausschusse und dem Bürgermeister von Wien vorgesprochen und die Bitte gestellt, dem projektirten Unternehmen eine wohlwollende Förderung und Unterstützung angedeihen zu lassen. Die Abordnung wurde überall bestens empfangen und ihr die möglichste Berücksichtigung ihrer Wünsche seitens der Regierung, des Landes und der Gemeinde Wien in Aussicht gestellt.

**Frachtrechtliche Entscheidung.** Nach einer Entscheidung des Wiener Bezirksgerichts für Handelssachen kann die Partei nach Erfüllung des Frachtvertrages die Herabsetzung der Fracht nicht verlangen, falls das Frachtgut unrichtig deklarirt war und das verfrachtete Gut bei richtiger Deklaration billiger zu tarifiren gewesen wäre.

In der Begründung des Urtheils wird darauf verwiesen, dass nach § 61 (4) Betriebsreglements die Partei allerdings, wenn der Tarif unrichtig angewendet wurde, oder Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht und der Gebühren vorgekommen sind, das zuviel Erhobene binnen Jahresfrist zurückfordern kann. Da aber die Fracht lediglich auf Grund der im Frachtbriefe vorkommenden Deklaration oder auf Grund der von der Bahn gemäss § 53 (2) Betriebsreglements vorgenommenen Richtigstellung der Deklaration berechnet werden kann, so erscheine eine auf dieser Grundlage erfolgte Frachtberechnung nicht als unrichtig, und es komme daher § 61 Betriebsreglements nicht zur Anwendung. Eine neuerliche, angeblich richtige Deklaration nach gänzlicher Erfüllung des Frachtvertrages sei nicht möglich, weil dann neue Grundlagen für den Frachtvertrag nicht geschaffen werden können. Die Bahn könne sich auch in eine weitläufige Prüfung der Beweise über die wahre Beschaffenheit des versendeten Gutes nicht mehr einlassen, zumal wenn die Partei das Gut angeblich unrichtig bezeichnete und nicht für die Richtigstellung sorgte, so lange das Gut in der Gewahrsame der Bahn war, und die erforderlichen Feststellungen leicht möglich waren.

Ein Anspruch, welcher von der Partei erst nach Bezug der Sendung und vollständiger Erfüllung des Frachtvertrages auf Grund der Behauptung erhoben wird, dass die frachtbriefmässige Deklaration irrthümlich gewesen sei, erscheine übrigens gemäss § 90 (1) Betriebsreglements, als erloschen. Nach dieser Bestimmung seien nämlich alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen, wenn die Fracht nebst den sonstigen auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen ist. Von dieser Bestimmung ausgenommen seien nur jene Ansprüche, welche im § 90 weiter aufgezählt sind, und die Ansprüche nach § 61 Betriebsreglements.

— Die **Südbahngesellschaft** hat für das Jahr 1900 311 Güterwagen bestellt. Hiervon wurden an ungarische Fabriken 64 Stück vergeben, welche Zahl dem Verhältnisse des Verkehres der ungarischen Linien zu jenen des österreichischen Netzes der Südbahn entspricht. Im ganzen wurden in den letzten drei Jahren von der Südbahn 1 883 Wagen bestellt.

## Vereinsausland.

— In Nr. 58 d. Ztg. war der schweizerische Tarifgesetzentwurf, wie er einer Anzahl angesehener Fachvereine vom Eisenbahndepartement zur Begutachtung mitgetheilt war, einer Besprechung unterzogen. Der eidgenössische Bundesrath hat nun der Bundesversammlung den **Entwurf zu einem Bundesgesetz, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen**, unterbreitet. Folgende Hauptpunkte mögen daraus hervorgehoben werden. Es sind die Tarife für das gesammte Netz der Bundesbahnen nach einheitlichen Grundsätzen zu erstellen, die Taxen überall und für jedermann gleich zu berechnen; es darf niemandem ein Vorzug in irgend einer Form eingeräumt werden, der nicht unter gleichen Umständen allen anderen gewährt wird. Preisermässigungen gegenüber den öffentlich bekannt gemachten Tarifen sind untersagt. Tarife dürfen nur aufgehoben werden, wenn sie für die Personen mindestens drei Monate und für die Güter mindestens ein Jahr bestanden haben. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen auf allen Linien des Bundesbahnnetzes und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen. Die Personentaxen werden im Höchstbetrage wie folgt festgesetzt: in der I Wagenklasse 10,4 Rappen, in der II. Klasse 7,3 Rappen, in der III. Klasse 5,2 Rappen für das Kilometer Bahnlänge (10 Rappen = 8 ₰). Weitere Bestimmungen betreffen Dauerkarten, Rundreiseverkehr usw. Jeder Reisende ist

berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei mitzunehmen. Im Güterverkehr werden neben den Normaltarifen, in Berücksichtigung der Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirthschaft die erforderlichen Ausnahmetarife erstellt. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass der ausländische Wettbewerb nicht gegenüber der einheimischen Produktion begünstigt wird. Doch können, unter entsprechendem Ausgleich für die einheimische Produktion, zur Gewinnung und Entwickelung des Durchgangsverkehres weitergehende Erleichterungen gewährt werden.

Wesentliche Aenderungen gegen den früheren hier besprochenen Entwurf sind sonach nicht vorgenommen.

In der Einleitung der bundesräthlichen Botschaft wird ausgeführt, dass das Gesetz über das Tarifwesen von den Vorschriften der sogen. Normalkonzession auszugehen, dabei aber Verbesserungen zu bringen habe; man beabsichtige, „mit der Gesetzesvorlage auf praktischem Boden zu bleiben und sich von blos theoretischer Neuerungssucht gleich fernzuhalten, wie von starr büreaukratischem Festhalten am Bestehenden.“ Als Grundsätze werden vornehmlich aufgestellt: die einheitliche Regelung für das gesammte Bundesbahnnetz, sowie Garantien zur Beruhigung gegenüber den Besorgnissen, dass die Verstaatlichung Rückschritte gegenüber dem heutigen Zustand bringen könnte. Betreffs der Forderung von mindestens vier Personenzügen in jeder Richtung auch für weniger wichtige Bahnlinien wird ausgeführt, dass, wo immer die von der Normalkonzession vorgesehenen drei Züge beibehalten wurden, eine richtige Verkehrsentwickelung nicht möglich war und die Betriebseinnahmen wesentlich zurückblieben; dagegen habe jede Verbesserung der Fahrgelegenheit eine merkliche Steigerung derselben durch vermehrte Frequenz herbeigeführt. Was die Wagenklassen anlangt, so ist der Grundsatz aufgenommen, dass in alle Schnellzüge Wagen III. Klasse einzustellen und einzig noch für die Expresszüge Ausnahmen zu ermöglichen sind. Andererseits wird das Mitführen der I. Klasse auf die Schnellzüge mit internationalen Anschlüssen beschränkt. Bezüglich der Personentaxen ist der Bundesrath der Ansicht, dass grundsätzlich die zur Zeit bei einer der 1903 zurückzukaufenden Bahnen, der Jura-Simplonbahn, der Centralbahn, der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen bestehenden niedrigsten Taxen den Höchstsatz bilden sollen. Sogenannte Arbeiterfahrkarten sollen überall eingeführt werden, andere Ausnahmefahrkarten, z. B. für Kinder, Schulen, ferner Abonnements, Rundreiseverkehr usw. werden beibehalten. Dagegen findet der Bundesrath die Erfahrungen, welche mit den sogen. Kilometerheften bisher gemacht sind, nicht derart, um auch deren Einführung den Bundesbahnen vorzuschreiben. Für Gepäck wird die Mindesttaxe von 40 auf 25 Rappen herabgesetzt, entsprechend dem bei der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen bestehenden Satze.

— Der schweizer Bundesrath hat mit Rücksicht auf irrige Mittheilungen der Presse über die mit **der schweizer Centralbahn schwebenden Rückkaufsverhandlungen** folgendes bekannt gegeben:

„Zwischen dem schweizerischen Eisenbahndepartement und dem Direktorium der Centralbahn haben allerdings vertrauliche Besprechungen über den freihändigen Ankauf der Centralbahnunternehmung stattgefunden; dieselben schlossen sich an Verhandlungen über die konzessionsgemässen Ertragsrechnungen an und nahmen den Fall in Aussicht, dass der Bund nicht nur die konzessionsgemässen Rückkaufsobjekte, sondern sämmtliche Aktiven und Passiven der Centralbahngesellschaft übernehme, und zwar nicht erst am 1. Mai 1903, sondern an einem früheren Termin. Wenn bei diesen Verhandlungen von einem Kaufpreise von 680 Frcs. für die Aktie gesprochen wurde, der höchstens auf 700 Frcs. erhöht werden könnte, geschah es unter der doppelten Voraussetzung, dass der Uebergang der Bahn schon am 1. Januar 1901 erfolge und dass der Kaufpreis nicht in Baar, sondern in 3,5 % Bundesbahnschuldverschreibungen, zum Nennwerth gerechnet, beglichen werde, was einen Zins von 25,50 ausmacht. Dieses Angebot geht über den in der Rückkaufsbotschaft ausgerechneten Liquidationserlös von 543,10 Frcs. hinaus. Die Gründe hierfür sind: Der Reinertrag für die Jahre 1896 und 1897 ist bekanntlich erheblich grösser, als er in der Botschaft geschätzt wurde, da sich eine unerwartet hohe Verkehrssteigerung eingestellt hat. Ferner war für alle zehn Jahre eine Zinsvergütung auf die Betriebsüberschüsse laut bundesgerichtlichem Urtheil einzurechnen. Wenn die Aktionäre bis zum 1. Mai 1903 im Besitz der Bahn bleiben, wird ihnen voraussichtlich eine Dividende von jährlich 45 Frcs. für die Aktie zufallen, ausserdem werden sich die Aktiven der Gesellschaft um die Tilgungen vermehren, die sie bis dahin laut den bestehenden Verpflichtungen vornehmen muss. Der Bund hat somit bei der Uebernahme in einem früheren Zeitpunkt die Aktionäre für die ihnen für die Zwischenzeit entgehenden Vortheile, die dem Bunde zufallen werden, zu entschädigen. Sodann wurde ausdrücklich bestimmt, dass der höhere Preis nur gezahlt werden könne, wenn die Auszahlung nicht in Baar stattzufinden habe, sondern in 3,5 % Bundesbahnschuldverschreibungen. Endlich konnte bezüglich der Schätzung der Abzüge für Minderwerthe und für Ergänzungsbauten eine billige Verständigung gesucht werden, um eine gütliche Vereinbarung über die gesammte Erwerbung der Centralbahn zu ermöglichen und alle weiteren gerichtlichen Auseinandersetzungen zu vermeiden. Im übrigen ist für alle derartigen Verhandlungen Art. 2 des Rückkaufsgesetzes entscheidend, der bestimmt: „Der Bundesrath ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des freihändigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen maassgebend sind. Mit Rücksicht auf diese zwingende gesetzliche Vorschrift mussten die weitergehenden Ansprüche der Centralbahn abgelehnt werden.

— Seit 1. November d. J. verkehren, wie schon kurz berichtet, zwischen **Reggio-Calabria und Messina** über die Meerenge grosse, nach amerikanischem System gebaute **Trajektkähne** (Ferry-boats), welche zur Ueberführung von Eisenbahnfahrzeugen dienen. Jedes Boot fasst sechs Wagen; der Ueberfuhrdienst erstreckt sich sowohl auf die Güterwagen, als auch auf die Personenwagen, da zwischen Sizilien und Neapel-Rom mit den Eilzügen der Linie längs des tyrrhenischen Meeres ein direkter Wagenverkehr eingerichtet worden ist. Durch diesen Trajektverkehr sind also die sizilianischen Bahnen endlich in direkten Verkehr mit den Bahnen des Festlandes gesetzt worden. In tarifarischer Beziehung wird die Ueberfahrtstrecke Reggio-Messina mit 15 km bemessen und als Linie der sizilianischen Bahnen behandelt.

— Am 15. November d. J. trat auf **allen italienischen Bahnen** und Dampfschifffahrtsgesellschaften der **Winterfahrplan** in Kraft. Unter den eingeführten Verkehrsverbesserungen sind zu erwähnen: die Führung zweier neuer Blitzzüge zwischen Mailand und Rom in beiden Richtungen über Parma-Sarzana, welche auf der Strecke Sarzana-Rom mit den Blitzzügen Turin-Rom vereint gefahren werden, und welche die 647 km lange Strecke Mailand-Rom in 12 Stunden durchfahren. Von Mailand und Turin nach Genua wurden neue Früheilzüge eingelegt. Auch zwischen Genua und Ventimiglia wurden neue Züge eingerichtet. Die adriatischen Bahnen haben durch die Früherlegung und Beschleunigung des Zuges 526 zwischen Ala und Verona eine neue Tagesverbindung zwischen Mailand-Venedig und dem Brenner hergestellt, indem der Zug nach dem neuen Fahrplane in Ala um 2 Uhr 15 Minuten Nachmittags eintrifft und dort den Anschluss an den Südbahneilzug 3 (Ala ab 2 Uhr 33 Minuten Nachmittags) erreicht. Ferner muss der Luxuszüge Petersburg-Wien-Cannes, Berlin-Verona-Mailand-Nizza (Nord-Süd-Express), Calais-Rom und Calais-Paris-St. Remo Erwähnung gethan werden.

— In den venetianischen Provinzen macht sich für den **Bau einer kürzeren Verbindung zwischen Venedig und dem Brenner**, als die jetzt bestehende über Verona-Ala, eine ziemlich lebhafte Bewegung geltend. Die bereits gebaute Bahnstrecke Trient-Tezze, welche noch immer ihrer Verlängerung bis Primolano-Bassano und ihres Anschlusses an das italienische Bahnnetz harrt, und welche gerade in der Absicht gebaut wurde, eine raschere Verbindung zwischen der tiroler Linie und Venedig zu schaffen, soll nach den neuen Projekten nicht mehr in Betracht kommen, da sie wegen ihrer Steigungs- und Krümmungsverhältnisse keine grosse internationale Verkehrsader bilden könne.

Es wird deshalb eine neue Linie für diese Verbindung befürwortet und zwar von Vicenza über Schio-Valli dei Signori-Vall'Arsa nach Rovereto. Die zu bauende Linie wäre beiläufig 70 km lang und würde den Weg Venedig-Trient über Ala um 60 km und über Bassano-Primolano-Tezze um 15 km abkürzen. Sie würde einen Tunnel von 8 km erfordern und beiläufig 25 000 000 L. kosten.

— Die seit Jahren projektirte **elektrische Bahn Varese-Luino** (25 km) über Valganna ist nun endlich der Durchführung nahe, nachdem vor kurzem die Konzession ertheilt wurde; sie wird binnen Jahresfrist ausgebaut sein, da die Arbeiten sofort begonnen haben.

— Von **Venedig** wird mitgetheilt, dass der dortige Gemeinderath in nächster Zeit über ein bereits vom Gemeindeausschusse angenommenes Projekt des Baues einer **neuen eisernen Brücke über die Lagune**, welche Venedig vom Festlande trennt, zu beschliessen haben wird. Diese Brücke soll der bestehenden fast parallel laufen, wird also eine Länge von 3,5 km bekommen. Sie wird dem gewöhnlichen Verkehre dienen, und da Venedig einer solchen Verbindung mit dem Festlande bislang entbehrte, würde ihr Bau von Handel und Gewerbe sehr freudig begrüsst sein. Ihre Errichtung wird jedoch andererseits von einem grossen Theil der Bevölkerung, besonders von allen, welche am Schiffsverkehr zwischen Venedig und dem Festlande Interesse

haben, in heftigster Weise angefeindet. Auch sind Bedenken künstlerischer Natur wegen des malerischen Aussehens der Lagune laut geworden. Aber die Sonderinteressen und diese mittelalterlichen nicht zutreffenden Anschauungen werden wohl dem unbestreitbaren grossen wirthschaftlichen Vortheile weichen müssen.

— In den jüngst in Rom zwischen den Vertretern der italienischen Regierung, den italienischen Bahnen, der Peninsular Comp. und der Schlafwagengesellschaft abgehaltenen Besprechungen zur Einführung von Erleichterungen und Verbesserungen im **Personenverkehre der ostindischen Post** wurde beschlossen, die Fahrpreise zwischen London und den von der Peninsular Comp. bedienten Häfen über Suez hinaus zu ermässigen, Rückfahrkarten mit Gültigkeit von sechs Monaten oder einem Jahre einzuführen, die Zollformalitäten in Brindisi und an der italienisch-französischen Grenze zu erleichtern und die Bahnanlagen in Brindisi so auszubauen, dass die Reisenden von den Dampfern unmittelbar in die Züge umsteigen können.

— Den Mittheilungen der St. Petersburger Residenzblätter zufolge hat das **russische Ministerium der Verkehrsanstalten seinen Etat für die ausserordentlichen Ausgaben**, wie sie dem Jahre 1900 zur Last fallen sollen, fertig gestellt. Hiernach wird zur Deckung der ausserordentlichen Ausgaben der Betrag von 111 648 506 R. in Anspruch genommen. Von dieser Summe entfallen zur Deckung der Kosten für Vorarbeiten neuer Staatseisenbahnen 149 000 R.; zur Erbauung von Sekundär-, Lokal- und Zufuhrbahnen 5 411 400 R. Diese Gruppe wird aus folgenden Bahnen bestehen: Wladislawowka (Station der Dshankoi-Feodossijabahn)-Kertsch mit Zweigbahnen 114,68 Werst, Kjatichatka-Koristowka (Station der Charkow-Nikolajewbahn) 68,42 Werst, Woltschansk (Station der Bjelgorod-Woltschanskbahn)-Kurpjansk (Station der Charkow-Boloschewbahn) 107 Werst, Konstantinograd (Station der Poltawa-Konstantinogradbahn)-Losowaja (Station der Kursk-Charkow-Losowajabahn) 95 Werst, Kriwoi Rog (Station der Dolinskaja-Charzyskbahn) 30,25 Werst; sodann treten hinzu die Zweigbahnen im Bezirk der Steinkohlenbecken: Tschumakow 7 Werst, Kurachow 76 Werst, Wjasowaja (Station der Ssysran-Wjäsmabahn)-Kataw-Iwanowski Sawod 38 Werst; der Zweig nach Ssamarkand 4,6 Werst; die Fortsetzung des Zweiges aus Kertsch (Station der zukünftigen Wladislawowka-Kertschbahn) durch das Dorf Ak-Manai 5,8 Werst; die Fortsetzung des Zweiges aus Tschiatury (Station der Scharopan-Tschiaturybahn) zwischen Darkweti und Ssatscheri 5,32 Werst. Zur Fortsetzung des Baues der Tiflis (Station der Transkaukasusbahn)-Kars-Eriwanlinie sind für das nächste Jahr 2 265 650 R. erforderlich; die ganze Bahn wird 7 765 000 R. in Anspruch nehmen. Zur Erbauung der Eisenbahnlinie von Witebsk (Station der Riga-Orelbahn) nach Shlobin (Station der Libau-Romnybahn), sollen im künftigen Jahre 5 000 000 R. ausgeworfen werden; die Kosten der Linie sammt dem rollenden Material sind auf 13 474 935 R. veranschlagt. Zur Verbindung Kiews mit Kowel (Station der Südwestbahnen) ist die Summe von 9 500 000 Rubel beantragt; für diese ganze Strecke sind 20 000 000 R. in Aussicht genommen. Der Bau der zweiten Theilstrecke der mittelsibirischen Bahn erfordert im Jahre 1900, abgesehen vom rollenden Material, 625 761 R.; die Kosten für die ganze Strecke sind auf 57 587 852 R. berechnet. Zum Bau einer Zweigbahn zum Baikalsee sind fürs nächste Jahr 260 000 R. erforderlich; diese ganze Zweigbahn von Irkutsk an wird 2 400 914 R. kosten. Die Anschaffung von Dampffähren erfordert im Jahre 1900 417 066 R.; die Baukosten dieser Fähren, eines schwimmenden Docks und eines Hilfsdampfers sind auf 4 091 000 R. voranschlagt. Zum Bau eines Anlegeplatzes am Baikalsee sind 137 000 R. erforderlich. Im ganzen sind zu diesem Zwecke 1 840 000 R. angewiesen. Zum Bau der Transbaikal-Eisenbahn, deren Kosten für die ganze Länge von 1 031,15 Werst sich auf 60 104 886 R. belaufen werden, sind im Jahre 1900 8 260 709 R. nöthig. Zur Verbindung der Transbaikal-Eisenbahn mit der chinesischen Ostbahn sind 9 000 000 Rubel erforderlich; die ganze Strecke wird auf etwa 25 595 558 Rubel zu stehen kommen. Zum Bau der Baikal-Ringbahn werden für das künftige Jahr 3 000 000 R. eingestellt; sämmtliche Kosten dieser Bahn sind auf 4 239 000 R. veranschlagt. Von den zu Zwecken der Linienführung der Baikal-Ringbahn angewiesenen 325 000 R. werden im Jahre 1900 267 700 R. verausgabt werden. Die Erhaltung einer kleinen Flotte auf dem Flusse Angara erfordert 27 780 R. Zur Fortsetzung des Baues der Perm-Kotlasbahn sind fürs künftige Jahr 1 481 000 R. anzuweisen, sämmtliche Baukosten dieser Bahn werden auf 33 982 987 R. veranschlagt. Der Amur-Dampfschiffs- und Handelsgesellschaft und der Gesellschaft der Amur-Dampfschifffahrt sind für die erlittenen Verluste als Entschädigungskosten im Jahre 1900 1 318 721 R. zu zahlen. Zum Abschluss der Arbeiten beim Bau der sibirischen Eisenbahn sind 184 593 R. erforderlich. Für die Anschaffung von Lokomotiven werden 23 908 230 R., für Beschaffung von Güter- und Kesselwagen 23 627 805 R. und für Anschaffung von Personenwagen 12 215 451 R. in Anspruch genommen. Zur Beschaffung von Heizungsmaterial für die Staatsbahnen des europäischen Russland sind 4 600 000 R. veranschlagt.

Auffallend ist die letztaufgeführte Position für Beschaffung von Heizungsmaterial. Der Betrag ist so klein, dass er allenfalls erklärlich erscheint, wenn man annimmt, dass es sich um den Ersatz oder die Ergänzung der sogen. Kriegsbestände handelt. Im übrigen ist es interessant wahrzunehmen, einen wie grossen Umfang in dem Budgetvoranschlage der Ausbau von Seitenlinien einnimmt, damit erhält das Eisenbahnnetz Russlands eine sehr wichtige Ausgestaltung, weil auf diese Weise die beim Bau der grossen Linien häufig umgangenen Städte und wichtigen Produktionspunkte, Fabriken, Kohlengruben usw. allmählich angeschlossen werden.

— Die „Birsh. Wed." theilen mit, dass vom 13./25. November d. J. ab bis auf weiteres für **Getreidetransporte über Batraki** von den Stationen der Ssamara-Slatoust-Eisenbahn und den hinter derselben gelegenen Eisenbahnen, die auf Anordnung der Verwaltung der Bahnen, anstatt auf der kürzesten Linie über Ssysran - Insa - Rusajewka - Rjäsan auf der Umwegstrecke über Ssysran - Rjäshsk - Rjäsan befördert werden, die Frachtzahlungen in dem Betrage erhoben werden, als ob diese Frachten auf der genannten kürzesten Linie über Ssysran-Insa-Rusajewska-Rjäsan befördert werden.

— Von der Eisenbahnbauverwaltung wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Zugverkehr auf der **Krassnosslobodsk - Inshawinskaja - Zweigbahn** der Rjäsan - Uralsk - Eisenbahn in einer Ausdehnung von 38,5 Werst (= 41 km) am 2/14. Oktober d. J. eröffnet worden ist.

— Der Stand der Arbeiten beim Bau der **Tuckum - Windauer Bahn** ist soweit vorgeschritten, dass in diesen Tagen der zeitweilige Verkehr auf der Strecke beginnen soll; im Frühjahre soll der regelmässige Verkehr eröffnet werden. Der Bau des Elevators in Windau geht rüstig vorwärts, derselbe soll bereits am 1. Juni 1900 soweit hergestellt sein, dass er seine Thätigkeit wird aufnehmen können. Ganz fertiggestellt wird er im nächsten Herbst sein.

— Nach einer telegraphischen Nachricht aus Schanghai vom 26. November hat vor einigen Tagen der erste Eisenbahnbauzug der **russisch - chinesischen Ostbahn** von Port Arthur nach Talienvan, Niutschwang und Mukden die erstgenannte Station mit Eisenbahningeniören verlassen. Ueber den Fortgang des Baues erfährt die Münchener „Allg. Ztg." folgendes: Die russisch-chinesische Ostbahn kann in ihrer ganzen Länge erst 1902 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Inzwischen wird aber ein theilweiser Verkehr nach und nach auf allen im Bau vollendeten Strecken eröffnet. Zum 16. November a. St. beabsichtigt man zwischen der Stadt Dalni und Inkou und zum 25. desselben Monats zwischen Port Arthur und Mukden eine Eisenbahnverbindung herzustellen, was nach obigem Telegramm inzwischen geschehen ist. Die bis jetzt fertig gebaute Strecke der Bahn misst 690 Werst. Die Vollendung des ganzen Baues könnte schon im künftigen Jahre zu erreichen sein, wenn nicht Tunnels durch zwei grosse Berge, Chingan und Klite-Amon, zu graben wären, welche Arbeit sehr schwierig und langwierig ist. Dem Bauplane gemäss werden gleichzeitig an vier Stellen zwischen den Bergen und dem Fluss Sungari Bauten ausgeführt. Nachdem diese Strecken fertiggestellt worden, geht man von beiden Seiten der Bergrücken an den Tunnelbau. Ausser russischen Arbeitern sind noch massenhaft Chinesen bei den Bahnbauten beschäftigt, die 15—25 Kop. pro Tag Lohn erhalten. Chinesische Arbeiter pflegt man auch in den Schmieden und Tischlerwerkstätten und bei Holzbauten zu verwenden, da sie sich anstellig erweisen. Den Ingenieuren sind zum Schutze Kosakenkonvois beigegeben, die sich mit chinesischen Militärs gut vertragen, welch letztere an allen öffentlichen festlichen Veranstaltungen der Russen gern theilnehmen. Den Centralpunkt für den Bau der russisch-chinesischen Ostbahn bildet die Ansiedelung Charbin am Sungarifluss in der Provinz Girin. Charbin verfügt über ein Postkomptoir und einen Telegraphen und dort ist auch eine Niederlage von Verpflegungsmitteln eingerichtet.

— Die Vergebung der **Konzession für die Bagdad-Eisenbahn** an das deutsche Konsortium ist nunmehr gesichert. Sie ist, so schreiben die „Berl. N. Nachr.", ein hocherfreulicher Erfolg des deutschen Unternehmungsgeistes und der deutschen Diplomatie, welche die auf Erlangung der Konzession gerichteten Bemühungen thatkräftig unterstützt hat. Aus der Konzession geht hervor, dass von den beiden in Betracht kommenden Linien die südliche gewählt worden ist, welche an die schon in Betrieb befindliche, in Koniah endigende Strecke anschliesst und über Bagdad nach Bassorah, etwa 100 km von der Mündung des Schatt-el-Arab in den persischen Golf entfernt, läuft. Im einzelnen wird die Trasse erst nach der Rückkehr der Expe-

dition festgelegt werden können, welche um die Mitte des September von Konstantinopel aufbrach, um die örtlichen Verhältnisse der von der Bahn zu durchquerenden Gebiete zu studiren. Die Expedition ist bis Mardin beisammen geblieben. Dort trennten sich die Wege der einzelnen Mitglieder. Baurath Kapp reiste allein nach Mossul und ist dort eingetroffen; der Generalkonsul Stemrich und der Direktor Mackensen sind nach Diarbekr aufgebrochen, während Baumeister Habych auf der durchquerten Reisestrecke zurückging, um Einzeluntersuchungen zu machen. Augenscheinlich sind schon die bisherigen Ergebnisse der Expedition ausreichend gewesen, um die Basis für den Vorvertrag zu schaffen.

Mit dem Beginn des Baues dieses Länder, Meere und Völker verbindenden Schienenstranges von über 2000 km Länge eröffnet sich der deutschen Ingeniörkunst und dem deutschen Gewerbefleiss ein gewaltiges Gebiet zur Bethätigung. Zahlreiche Männer aller deutschen Stämme werden Gelegenheit finden zur wirthschaftlichen Verwerthung ihrer Fähigkeiten und Kenntnisse. Industrie und Handel erhalten unmittelbar und mittelbar durch Erschliessung grosser reicher Länder und durch Verkürzung des Weges nach dem indischen Ozean neue Absatzgebiete. Die Männer, welche bahnbrechend der deutschen Unternehmungslust vorangegangen sind, konnten ihren Erfolg nur erzielen, indem sie sich auf ein mächtiges Reich stützten. Möge das deutsche Volk, welches auch heute noch seine Zeit vielfach mit so unendlich kleinen und kleinlichen Parteizänkereien todtschlägt, auch bei diesem Anlass sich der grossen Aufgaben bewusst werden, die ihm gestellt sind und deren Lösung nur dann gelingen kann, wenn es in fester Einigkeit seine besten Kräfte dafür einsetzt.

Es würde aber vielleicht undankbar sein, an dieser Stelle und in diesem Augenblicke zu verschweigen, dass an dem erreichten Resultate die Persönlichkeit des Kaisers, der die ganze Frage frühzeitig mit weitem Blick erfasste, einen hervorragenden Antheil hat.

Ueber die politische Seite des erzielten Erfolges und über seine Geschichte entnehmen wir der „Voss. Ztg." noch folgendes:

„Die Gewährung der Konzession zum Bau der Eisenbahn nach Bassorah an die anatolische Bahn, worüber wir bereits in unserem Handelstheil berichtet haben, ist einer der schönsten Erfolge, den die deutsche Diplomatie und der deutsche Unternehmungsgeist in gemeinsamer ausdauernder Arbeit errungen haben. Die politische Tragweite dieser wirthschaftlich höchst bedeutsamen Entschliessung des Sultans besteht darin, dass sie Zeugniss ablegt für das unvergleichlich günstige Verhältniss zwischem dem Deutschen Reich und der hohen Pforte. Es hat nicht an Versuchen gefehlt, unseren Einfluss in Konstantinopel zu brechen, und eine Zeit lang schien es, als ob Herr Constans die Interessen der französischen Republik mit grösserem Geschick am goldenen Horn zu vertreten wüsste, als es Herrn von Marschall hinsichtlich der deutschen Interessen gelingen wollte. Nun erweist es sich aber, dass Herr von Marschall seit dem letzten Besuch des Kaisers im Yildizkiosk kein Terrain verloren hat, sondern noch desselben Einflusses wie damals sicher ist. Abdul Hamid ist in der Bagdadbahnangelegenheit von zwei Seiten gegen die deutschen Absichten lange Zeit beeinflusst worden, von England und von Russland. England wünschte selbst die Erlaubniss zum Bau einer Bahn nach Bagdad und Bassorah zu erlangen, wurde aber, obwohl es von jeder Staatsgarantie absehen wollte, abgewiesen, weil man im Yildizkiosk England zu einer Verbesserung seiner Stellung in Vorderasien nicht Hilfe zu leisten geneigt war. Russland hatte nicht die Absicht, die Bahn nach Bassorah selbst zu bauen, fühlte sich jedoch durch den deutschen Plan lebhaft beunruhigt und gab sich erst zufrieden, als die Gesellschaft der anatolischen Bahnen sich mit einer französischen Finanzgruppe verständigt hatte. Vermuthlich ist Russland von Berlin aus davon verständigt worden, dass wir nicht daran denken, berechtigte russische Interessen in Asien zu verletzen und mit der Bahn nach dem persischen Golf überhaupt nur wirthschaftliche Interessen verfolgen. nicht aber eine Erweiterung unseres politischen Einflussgebietes bezwecken. Die wirthschaftliche Bedeutung jedoch, die dieses grossartige Kulturwerk für uns allmählich erlangen wird, ist so bedeutend, dass man die ungewöhnlichen Anstrengungen versteht, die unser auswärtiges Amt im Interesse seines Zustandekommens gemacht hat. Diese amtlichen Bemühungen sind eine Anerkennung der grossen und stets wachsenden Bedeutung des deutschen Wirthschaftslebens und bestätigen die Auffassung, dass man nicht nur mit einer starken Flotte deutschen Einfluss in fremden Ländern und deutschen Absatz auf fremden Märkten zu steigern vermag, sondern dass es dazu vor allem der kräftigen Anregung der für unser Wirthschaftsleben wichtigsten Faktoren bedarf."

---

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Verkehrswiederaufnahme.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesammtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Am 15. November: Steindorf-Braunau; am 27. November: Bischofhofen-Steinach-Irdning.

Wien, am 27. November 1899. (3147)

## 2. Güterverkehr.

Mit dem 1. Dezember 1899 wird die Station Scharley des Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz in den Theil VI des Ausnahmetarifs für raffinirtes russisches Petroleum (Leuchtöl, Kerosin) von den deutsch-russischen Grenzstationen nach deutschen Stationen einbezogen. Der Frachtsatz Sosnowice tr.-Scharley beträgt 0,13 ℳ.

Bromberg, den 25. November 1899. (3148)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).**

Mit Gültigkeit vom 1. k. Mts. werden die nachgenannten Stationen in den Verband einbezogen und zwar:

Fürstenberg a/O. des Direktionsbezirks Berlin in die Gruppe Finkenheerd,
Ellrich des Direktionsbezirks Cassel in die Gruppe Fürstenberg (Weser),
Oberrottenbach und Stadtilm des Direktionsbezirks Erfurt in die Gruppe Elgersburg,
Salzmünde des Direktionsbezirks Halle in die Gruppe Eilenburg und
Bockau der sächsischen Staatseisenbahnen in die Gruppe Annaberg i/S.

Altona, den 25. November 1899. (3149)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Württ.-schweizer. Güterverkehr.**

Im Verkehr zwischen der Station Ulm einerseits und den Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen andererseits treten mit Wirkung vom 1. Dezember 1899 theilweise ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Stuttgart, den 27. November 1899. (3150)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Theil II, Heft 2.

Am 15. Dezember d. J. tritt im Ausnahmetarif Nr. 9 ein neuer Frachtsatz von 126 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief im Verkehr von Reichraming (k. k. österr. Staatsbahnen) nach Merseburg (königliche Eisenbahndirektion Halle) in Kraft.

Breslau, den 27. November 1899. (3151)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Westdeutscher Privatbahnkohlenverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. erscheint ein neuer erweiterter und zum Theil ermässigter Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen etc., durch welchen der seitherige Tarif vom 1. April 1897 nebst Nachträgen mit der Maassgabe aufgehoben wird, dass die Frachtsätze nach den in den neuen Tarif nicht wieder übernommenen Stationen Cranenburg Grenze und Gildehaus Grenze noch bis einschliesslich den 14. Januar 1900 bestehen bleiben.

Die Frachtsätze von Horst i/Westf. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen für je 0,50 ℳ zu haben.

Essen, den 27. November 1899. (3152)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Nordwestdeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.**

Am 1. Dezember 1899 erscheint zum Tarif vom 1. April 1895 der Nachtrag XXI, enthaltend u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Horst in Westfalen, Hugo und Rhynern des Direktionsbezirks Essen, Aligse, Klein-Süstedt und Voehrum des Direktionsbezirks Hannover, sowie Station Hausbruch des Direktionsbezirks Altona. Die Entfernungen für Horst i/Westf. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 25. November 1899. (3153)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. April 1897 der Nachtrag IV, welcher unter anderem Frachtsätze für Kohlen usw. in Einzelsendungen von den Stationen Horst in Westfalen, Hugo und Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen, sowie nach den Stationen Holdorf (Oldbg.), Mühlen (Oldbg.), Nellinghof, Neuenkirchen (Oldbg.) und Steinfeld (Oldbg.) der oldenburgischen Staatsbahn enthält.

Die Frachtsätze nach Horst i/Westf. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Abdrücke des Tarifnachtrages sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 27. November 1899. (3154)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gruppengütertarif Elberfeld-Essen.**
(Gruppe VII.)

Am 1. Dezember d. J. tritt zum Gruppengütertarif (Gruppe VII) der Nachtrag I in Kraft, welcher u. a. Entfernungen für die Stationen Horst i/Westf., Hugo, Rhynern und Wengern des Direktionsbezirks Essen enthält. Die Entfernungen für Horst i/Westf. und Hugo treten erst mit der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben erst vom 15. Januar 1900 ab gültig. (3155)

Elberfeld, den 28. November 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich für die königliche Eisenbahndirektion Essen.

**Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.**

Am 1. Dezember 1899 wird die Station Eberswalde des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen nach Binnenstationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Elberfeld, den 27. November 1899. (3156)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Westdeutscher Privatbahnverkehr.**

Vom 1. Dezember d. J. ab werden die neu eröffneten Stationen Allagen, Elfsen, Niederbergheim, Sichtigvor, Soest Thomaethor und Wamel der westfälischen Landeseisenbahn in den Gütertarif (Heft 1, 2 und 3) aufgenommen. Von demselben Tage ab treten für die Stationen Belecke, Brilon Stadt, Rüthen, Schafenberg und Warstein der westfälischen Landeseisenbahn theilweise ermässigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 25. November 1899. (3157)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.**

Am 1. Dezember 1899 treten die Nachträge XXIII zum Heft A I. und II. Abtheilung, XVIII zum Anhang des Hefts A, XXIV zum Heft B, XXIII zum Anhang des Hefts B, XXI zum Heft C und XVII zum Anhang des Hefts C vom Theil II des rheinisch-westfälisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Juni 1890 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Aenderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Ergänzungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen, Einbeziehung der Station Jodoigne der belgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 29 für Wegebaumaterialien, einen neuen Ausnahmetarif 36 für Superphosphat im Verkehre mit der Station Lommel der früheren grossen belgischen Centralbahn, sowie Aenderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Die Nachträge zu Heft A enthalten ferner Ergänzung des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz und des Ausnahmetarifs 8 für Thomasschlacken, sowie des Ausnahmetarifs 34 für rohe Bruchsteine. Der Ausnahmetarif 17 für Hopfenstangen ist durch Aufnahme der Station Otzenhausen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken erweitert worden.

Die Nachträge zu Heft B enthalten Anstosssätze für die Stationen Caternberg-Süd des Eisenbahndirektionsbezirks Essen und für die Station Düsseldorf-Reisholz des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld, sowie Einbeziehung letzterer Station und der Stationen Heissen, Eller usw. in verschiedene Ausnahmetarife.

Die Nachträge zu Heft C enthalten u. a. Anstossfrachtsätze für Stückgut für die Stationen Barmen-Loh, Barmen-Wichlinghausen, Brachbach, Solingen-Weyersberg und Vormwald sowie direkte Frachtsätze für diese Stationen im Verkehr mit den belgischen Hafenstationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 29. November 1899. (3158)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Niederländisch-Dortmund-Gronau-Enscheder Kohlenverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. tritt zu den Ausnahmetarifen A und B vom 1. April 1897 der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält die Bestimmungen und Frachtsätze des neu eingeführten Ausnahmetarifs C für die Beförderung von Steinkohlen usw. in geschlossenen Sendungen von 200 bis 300 t, sowie anderweite theilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Aalst-Waalre, Baexem-Heythuysen, Budel, Eysden, Gronsveld, Haelen, Maastricht, Meersen, Melick-Herkenbosch, Roermond, Simpelveld, Valkenburg, Valkenswaard, Vlodrop, Weert und Wylré-Gulpen der niederländischen Staatsbahn und Frachtsätze für verschiedene in den Verkehr einbezogene niederländische Stationen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bestehenden Frachtsätze noch bis zum 15. Januar 1900 in Gültigkeit.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Dortmund, den 29. Nov. 1899. (3159)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.**

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Stationen Bukaczowce und Stefanówka der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit den Schnittfrachtsätzen von 960 Hellern (Schnitttafel II Seite 14) bezw. 1 660 Hellern (ebenda Seite 16) für 1 000 kg in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 28. November 1899. (3160)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-schlesischer Güterverkehr.**

Am 15. Dezember d. J. werden die Stationen Schweidnitz-Niederstadt und Schweidnitz-Oberstadt als Versandstationen in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl des Berlin-Stettin-schlesischen Gütertarifs einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 25. November 1899. (3161)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oesterr.-ungar.-französ. Eisenbahnverband.**

Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von frischem Fleische vom 1. Dezember 1891.

Die vom 1. Dezember 1891 gültigen Ausnahmetarife für die Beförderung von frischem Fleisch (viandes abattues) als Eilgut, sowie von Zuladungen zu den Fleischtransporten nach Delle für Paris von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linie) beziehungsweise von Stationen der königl. ungar. Staatseisenbahnen treten mit 28. Februar 1900 ohne Ersatz ausser Kraft.

Wien, am 22. November 1899. (3162)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife Theil II, Heft 1 und 3, gültig vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan, gelangt zum Lokalgütertarife Theil II ein Nachtrag VIII zu Heft 1 und ein Nachtrag IX zu Heft 3, zur Einführung.

Der Nachtrag VIII zu Heft 1 enthält:

Eliminirung der Linie Unter-Drauburg-Wolfsberg, infolge Einbeziehung derselben in den Tarif der Linie Zeltweg-Wolfsberg-Unter-Drauburg.

Der Nachtrag IX zu Heft 3 enthält:

1. Tarif und Kilometerzeiger der Linien Zeltweg-Wolfsberg-Unter-Drauburg und Unter-Drauburg-Wöllan, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Eisenbahnen Zeltweg-Wolfsberg und Unter-Drauburg-Wöllan.
2. Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge

sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar: Nachtrag VIII zu Heft 1 zum Preise von 10 Hellern, und Nachtrag XI zu Heft 3 zum Preise von 20 Hellern — pro Exemplar — zu beziehen.

Wien, am 25. November 1899. (3163)

Mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten ist der seit dem 19. Juni 1899 auf den Köln-Bonner Kreisbahnen eingeführte Nachtmarktgutverkehr bis zum Frühjahr nächsten Jahres eingestellt worden.

Köln, den 29 November 1899. (3164)
Aktiengesellschaft der Köln-Bonner Kreisbahnen.
Der Vorstand:
Dubelman.

## 3. Personen- und Gepäckverkehr.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Mit dem 1. Dezember l. J. werden innerhalb der Stadt Frankfurt a/M und zwar Töngesgasse 40 und Ecke kleine Friedbergerstrasse und Goldstelzgasse zwei weitere Annahmestellen für die Abfertigung von Expressgut errichtet.

Die Frachtsätze sind die gleichen wie für Frankfurt a/M. Hptbhf.

Nähere Auskunft ertheilen die Expressgutabfertigungen.

Darmstadt, den 30. November 1899. (3165)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Direktion der Main-Neckarbahn.

Vom 1. Februar 1900 werden die Anschluss-Rückfahrkarten nebst Gutscheinen II. und III. Klasse
von Korschen nach Berlin Stadtbahn
nicht mehr ausgegeben.

Königsberg, den 27. Nov. 1899. (3166)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Lieferfristen.

**K. k. priv. Kaschau - Oderberger Eisenbahn.**

Infolge des in letzter Zeit aussergewöhnlich starken Güterandranges und der hierdurch verursachten Güterstauung in unserer Strecke Oderberg-Ruttka, sieht sich die gefertigte Direktion bemüssigt, auf Grund der Bestimmungen des § 63 Punkt (3) Alinea 2 des Betriebsreglements und in Gemässheit der Ausführungsbestimmungen § 6 Absatz (3) 2 des internationalen Uebereinkommens für den Frachtenverkehr unter Aufrechthaltung der für die Stationen Zsolna und Ruttka bisher in Kraft stehenden Zuschlagsfristen, für die Dauer der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, eine temporäre Zuschlagsfrist von 2 Tagen mit Gültigkeit vom 25. November l. J. bis auf Widerruf, und zwar der Dringlichkeit halber vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde in Anrechnung zu bringen.

Diese Zuschlagsfrist hat Geltung für alle Frachtgüter (lebende Thiere und leicht verderbliche Güter ausgenommen), welche über die obengenannte Linie Oderberg - Ruttka bezw. vice versa oder über eine Theilstrecke derselben befördert worden oder in einer Station dieser Linie zur Aufgabe oder Abgabe gelangen.

Budapest, den 25. November 1899. (3167)
Die Direktion.

## 5. Verdingungen.

Die Ausführung **von Erd- und Maurerarbeiten zur Herstellung einer Unterführung für Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)** (rund 1090 cbm Erdaushub und 432 cbm Ziegelmauerwerk) soll vergeben werden.

Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus; Angebotformulare können, soweit der Vorrath reicht, von dort gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Unterführung für Personenverkehr auf Bahnhof Bochum (Süd)“ sind bis zum Freitag, den 15. Dezember 1899, Vorm. 11 Uhr, einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen.

Bochum, den 23. November 1899. (3168)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Verdingung**

nachstehender Betriebsmaterialien für die Bezirke der königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und zwar:

| | | |
|---|---|---|
| 500 | kg | Hanf, |
| 300 | „ | Hanfgarn, |
| 5 000 | „ | Bindfaden, |
| 2 500 | „ | Plombenschnur, |
| 2 500 | m | Bremsleinen, |
| 15 000 | „ | Astralhohldochte, |
| 15 000 | „ | Petroleumflachdochte, |
| 150 | kg | Fadendochte, baumwollenes Dochtgarn, |
| 16 050 | „ | Plomben, grosse und kleine, |
| 15 900 | m | Packleinwand, |
| 2 700 | kg | Heede (Werg), |
| 9 700 | „ | Putzlappen, weissleinene, |
| 41 500 | Stück | Putztücher aus ungebleichtem baumwollenen Garn, |
| 25 000 | „ | Putztücher aus Seidenabfall, |
| 2 600 | „ | Scheuertücher zum Reinigen der Fussböden, |
| 7 930 | „ | Putzleder (Fensterleder), |
| 446 000 | kg | weisse Putzbaumwolle, |
| 436 000 | „ | bunte Putzbaumwolle. |

Die Lieferung ist in der Zeit vom 1. April 1900 bis Ende März 1901 in Theillieferungen nach Maassgabe des Bedarfs auszuführen.

**Eröffnung der Angebote Freitag, den 22. Dezember 1899, Vormittags 10 Uhr, im Rechnungsbüreau, Abthl. M hierselbst, Joachimstrasse 8 A. I Erdgeschoss.**

**Zuschlagsfrist bis zum 20. Januar 1900.**

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 80 ₰ **(nicht in Briefmarken)** von dem oben genannten Büreau abgegeben.

Hannover, den 1. Dezember 1899. (3169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines eisernen Ueberladekrahnes von 10 000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Westerhüsen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Westerhüsen“
versehen zu dem auf
Sonnabend, den 9. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im November 1899. (3170)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Main-Neckar-Eisenbahn.**

Der Bedarf der für das Jahr 1900 erforderlich werdenden Betriebs- und Werkstättematerialien als:

Ausstattungs - Gegenstände, Schreib-, Brenn-, Putz- und Schmiermaterialien, Metallwaaren, Lackirer- und sonstige Materialien soll durch öffentliche Verdingung gedeckt werden.

Die Lieferungsbedingungen und Verzeichnisse der Materialmengen können bei dem Hauptmagazinsverwalter dahier eingesehen und auf Verlangen gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ für je der einzelnen Bedingungen von demselben bezogen werden.

Die Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Materiallieferung für das Jahr 1900“ bis längstens den 7. Dezember l. J., Vormittags 10 Uhr verschlossen und frankirt an den Hauptmagazinsverwalter hier einzureichen.

Bei Anfordern von Lieferungsbedingungen ist ausdrücklich anzugeben, auf welche Materialien Angebote zu machen beabsichtigt wird. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Darmstadt, den 27. November 1899. (3171)
Die Materialkommission.

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

**Verkauf abgängiger Oberbaumaterialien.**

Die in den Sammelmagazinen auf den Bahnhöfen Ueckendorf-Wattenscheid und Sterkrade lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisen-, Guss- und Stahlschrott im Gewichte von etwa 4 700 t, sollen verkauft werden.

Die Verkaufsunterlagen liegen in unserer Kanzlei, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, zur Einsicht offen und können von dort gegen portofreie Einsendung von Baar 50 ₰ — nicht in Briefmarken — postfrei bezogen werden.

Mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind zu dem am 19. Dezember d. J., Vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz Nr. 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin, an uns einzusenden.

Essen, den 24. November 1899. (3172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 94. | 6. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



## Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen in den Jahren 1896 und 1897.[1])

Im Anschluss an die früheren Mittheilungen sollen auf gleicher Grundlage, doch etwas erweitert die Betriebsergebnisse der damals behandelten Bahnen für die Jahre 1896 und 1897 erörtert werden; wie in dem ersten Artikel, so bezeichnet auch diesmal die Jahresbenennung bei den deutschen Bahnen das am 1. April beginnende Betriebsjahr, bei den ausländischen Bahnen dagegen das Kalenderjahr. Eine wichtige Aenderung ist aber insofern erfolgt, als am 1. April 1897 die preussisch-hessische Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft in Wirksamkeit getreten ist; damit sind 996 km Bahn — die hessischen Staatsbahnen und die hessische Ludwigsbahn — mit schon entwickeltem Verkehr zu dem preussischen Staatsbahnnetz hinzugekommen, und es war nothwendig, um vergleichsfähige Zahlen zu erhalten, die Betriebsergebnisse jener Bahnen auch für 1896 mit den für Preussen gegebenen Zahlen zusammenzurechnen.

Zunächst die Längenentwickelung.

| Länder | Bahnen | Betriebslänge in Kilometern | | Zunahme 1897 gegen 1896 | zwei- und mehrgleisige Strecken 1897 | | Nebenbahnen[2]) 1897 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1896 | 1897 | % | km | % | km | % |
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch - hessische Staatsbahnen | 28 757 | 29 265 | 1,7 | 11 389 | 38,9 | 9 240 | 31,6 |
| | badische Staatsbahnen | 1 550 | 1 548 | — | 631 | 40,8 | 237 | 15,5 |
| | bayerische Staatsbahnen | 5 303 | 5 316 | 0,2 | 1 670 | 31,2 | 1 403 | 25,9 |
| | württembergische Staatsbahnen | 1 701 | 1 703 | — | 365 | 21,5 | 129 | 7,6 |
| | sächsische Staatsbahnen | 2 539 | 2 572 | 1,3 | 791 | 30,7 | 763 | 30,0 |
| | elsass - lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm - Luxemburg-Eisenbahn) | 1 759 | 1 773 | 0,8 | 879 | 49,6 | 299 | 18,9 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 3 008 | 3 302 | 9,7 | 675 | 20,5 | 2 106 | 63,5 |
| | alle deutschen Bahnen | 46 394 | 47 337 | 2,0 | 16 546 | 34,9 | 15 042 | 31,9 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 30 584 | 32 239 | 5,4 | 3 287 | 10,2 | — | — |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 1 724 | 1 724 | — | 587 | 34,1 | — | — |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 3 338 | 3 341 | — | 1 406 | 42,0 | — | — |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 36 891 | 37 188 | 0,8 | (1896[3]: 14 984 | 40,6) | — | — |
| Schweiz | Gesammtnetz | 3 655 | 3 724 | 1,9 | 493 | 13,2 | — | — |
| Grossbritannien u. Irland | Gesammtnetz | 34 235 | 34 436 | 0,7 | 18 877 | 54,7 | — | — |

[1]) Vergl. Vereinszeitung 1899 Nr. 12 und 13 S. 180 und 198.
[2]) Hier sind, der Reichsstatistik folgend, die Eigenthumslängen eingesetzt.
[3]) Die Zahlen für 1897 sind noch nicht veröffentlicht.

Die stärkste Zunahme hat das österreichisch-ungarische Gesammtnetz erfahren, hauptsächlich dank der Entwickelung, die die Lokalbahnen in beiden Reichshälften genommen haben; denn nicht weniger als 11 339 km dieser in der deutschen Statistik nicht enthaltenen Bahnart sind in dem Gesammtnetz der österreichisch-ungarischen Monarchie mitaufgeführt. Relativ am meisten, um 9,7 %, zugenommen haben die deutschen Privatbahnen eigener Verwaltung; dies hat vor allem darin seinen Grund, dass im Jahre 1897 einige grössere Privatnebenbahnen, z. B. die Liegnitz-Rawitscher Bahn mit 113 km, die niederlausitzer Eisenbahn mit 73 km, neu eröffnet worden sind, während eine Erweiterung der bestehenden Privatbahnen nur in ganz geringem Umfange stattgefunden hat — ein Moment, das für die Beurtheilung der Verkehrsleistungen und der Finanzergebnisse von Bedeutung ist. Die Vermehrung des preussisch-hessischen Staatsbahnnetzes entfällt ebenso wie die der gesammten deutschen Bahnen zu ganz überwiegendem Theile, rund 80 %, auf die vollspurigen Nebenbahnen, die fast ein Drittel des Gesammtumfanges nunmehr ausmachen und es erklären, dass der Besitz Preussen-Hessens und Gesammtdeutschlands an zwei- und mehrgleisigen Strecken selbst von den französischen Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) im Verhältniss zur Gesammtlänge übertroffen wird; denn wenn sich auch die Begriffe Nebenbahn und chemin de fer d'intérêt local nicht decken, die französische Bezeichnung vielmehr in der Mitte zwischen Nebenbahn und Klein- oder Lokalbahn nach deutscher Ausdrucksweise steht und daher auch in den chemins de fer d'intérêt général Nebenbahnen enthalten sind, so würden doch unzweifelhaft die meisten, besonders die kleineren und fast alle selbständigen privaten Nebenbahnen Deutschlands in Frankreich zu den chemins de fer d'intérêt local gerechnet werden; von den preussisch-hessischen Hauptbahnen sind aber fast 57 % zwei- und mehrgleisig, während sich diese Zahl für ganz Deutschland auf rund 50 % stellt, sich also dem englischen Verhältniss beträchtlich nähert.

Es folgt der Vergleich der Verkehrsergebnisse, wozu aus den früher angegebenen Gründen Grossbritannien und Irland leider nicht herangezogen werden kann.

Die Verkehrsdichtigkeit und die Beförderungsleistung, vom eisenbahnbetrieblichen Standpunkte aus, sind, soweit die amtlichen Quellen Angaben darüber enthalten, auch für das Jahr 1897 in der folgenden Tabelle zusammengestellt; es ergibt sich fast überall eine bemerkenswerthe Verdichtung des Verkehres gegenüber 1896, nur die österreichisch-ungarischen Bahnen und die deutschen Privatbahnen haben eine geringere Leistung an Wagenachskilometern aufzuweisen.

| Länder | Bahnen | in 24 Stunden kommen auf 1 km Züge | geleistete Wagenachskilometer auf 1 km |
|---|---|---|---|
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 24 88 | 390 597 |
| | badische Staatsbahnen | 28,82 | 370 412 |
| | bayerische Staatsbahnen | 20,83 | 264 503 |
| | württembergische Staatsbahnen | 21,46 | 248 418 |
| | sächsische Staatsbahnen | 28,28 | 386 540 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 29,20 | 432 229 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 14,42 | 146 771 |
| | alle deutschen Bahnen | 23,72 | 346 520 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 15,0 | 234 669 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 26,1 | 274 005 |
| Schweiz | Gesammtnetz | 19,5 | 172 400 |

Hiernach stehen jetzt die elsass-lothringischen Reichsbahnen wie in der Beförderungsleistung so auch in der Dichtigkeit der Zugfolge an der Spitze; die badischen Staatsbahnen, die 1896 die Führung in der Zugdichtigkeit hatten, sind an die zweite Stelle gerückt, während in der Zahl der auf 1 km gefahrenen Wagenachskilometer die preussisch-hessischen Bahnen ihren Platz hinter den Reichsbahnen behauptet haben, wie überhaupt die Fortschritte in den Betriebsleistungen auf den deutschen Staatsbahnnetzen ziemlich gleichmässig sind. Auch im Verhältniss des Güterverkehres zur Personenbeförderung hat sich, wie schon aus der später folgenden Uebersicht über die Einnahmevertheilung zu ersehen ist, und auch mangels besonderer Einflussfaktoren zu erwarten war, nichts geändert.

Die Verkehrsentwickelung ergibt sich aus den folgenden Uebersichten, sie steht unter den schon früher[4]) hervorgehobenen Bestimmungsgründen, ohne dass Besonderheiten wahrzunehmen sind.

| Länder | Bahnen | geleistete Personenkilometer auf 1 km | | | | gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Anzahl | | Vermehrung von 1896 auf 1897 | | Anzahl | | Vermehrung von 1896 auf 1897 | |
| | | 1896 | 1897 | im ganzen | im Verhältniss % | 1896 | 1897 | im ganzen | im Verhältniss % |
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 381 384 | 401 971 | 20 587 | 5,4 | 672 812 | 709 284 | 36 472 | 5,4 |
| | badische Staatsbahnen | 351 579 | 375 259 | 23 680 | 6,7 | 504 416 | 541 362 | 36 946 | 7,3 |
| | bayerische Staatsbahnen | 221 745 | 226 466 | 4 721 | 2,1 | 393 666 | 415 942 | 22 276 | 5,6 |
| | württembergische Staatsbahnen | 286 563 | 312 179 | 25 616 | 8,9 | 348 577 | 342 740 | — 5 837 | — 1,7 |
| | sächsische Staatsbahnen | 418 858 | 445 326 | 26 468 | 6,3 | 568 678 | 604 053 | 35 375 | 6,2 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 267 309 | 287 138 | 19 829 | 7,4 | 862 543 | 913 568 | 51 025 | 5,9 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 158 322 | 165 885 | 7 563 | 4,8 | 288 984 | 291 588 | 2 604 | 0,9 |
| | alle deutschen Bahnen | 334 988 | 352 554 | 17 566 | 5,2 | 581 637 | 611 505 | 29 868 | 5,1 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 210 615 | 202 122 | — 8 493 | — 4,0 | 421 983 | 414 994 | — 6 989 | — 1,6 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 285 638 | 289 952 | 4 314 | 1,5 | 325 456 | 341 970 | 16 514 | 5,1 |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 533 715 | 597 542 | 63 827 | 12,0 | — | — | — | — |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 305 823 | 309 779 | 3 956 | 1,3 | 362 398 | 373 393 | 10 995 | 3,0 |
| Schweiz | Gesammtnetz | 267 204 | 277 851 | 10 647 | 4,0 | 190 573 | 195 226 | 4 653 | 2,4 |

[4]) Vergl. Zeitung des Vereins 1899 S. 181—183.

Auffallend ist wieder die sehr geringe Zunahme, die die französischen Bahnen namentlich im Personenverkehr, aber auch in der Güterbeförderung nur erzielt haben, obwohl, wie in der ersten Tabelle gezeigt ist, nur wenige Strecken neu hinzugekommen sind, die Entwickelungszahl also nur in verschwindendem Maasse von dem auf neuen Linien meist nur geringen Verkehr beeinflusst ist; es zeigt sich vielmehr auch in diesen Ziffern deutlich der gewaltige Vorsprung, den Deutschlands Wirthschaftsentwickelung vor der französischen gewonnen hat und der sich je länger desto mehr vergrössert. In Oesterreich dürfte die Verworrenheit der politischen Verhältnisse zu der in den Eisenbahnverkehrszahlen zum Ausdruck kommenden Wirthschaftsstockung hauptsächlich beigetragen haben.

Der Verkehrsleistung ungefähr entsprechend stellt sich die Ausstattung mit Betriebsmitteln; es entfallen auf 100 km Betriebslänge:

| Länder | Bahnen | Lokomotiven | Personenwagen | Güterwagen |
|---|---|---|---|---|
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 40 | 72 | 883 |
| | badische Staatsbahnen | 38 | 98 | 725 |
| | bayerische Staatsbahnen | 28 | 67 | 391 |
| | württembergische Staatsbahnen | 29 | 69 | 432 |
| | sächsische Staatsbahnen | 42 | 108 | 1 052 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 34 | 70 | 864 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 20 | 48 | 549 |
| | alle deutschen Bahnen | 36 | 72 | 781 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 22 | 48 | 495 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgemeinschaft | 27 | 69 | 489 |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 69 | 135 | 1 460 |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 27 | 71 | 740 |
| Schweiz | Gesammtnetz | 28 | 70 | 326 |
| Grossbritannien und Irland | Gesammtnetz | 55 | 130 | 1 935 |

Am reichlichsten, der schon weit vorgeschrittenen Industrialisirung beider Länder entsprechend, ausgestattet sind hiernach die belgischen Staatseisenbahnen und die Bahnen des Vereinigten Königreichs; doch ist zu beachten, dass Grossbritannien mit Irland noch immer bei einem Normalgüterwagen von nur 7—9 t Gehalt stehen geblieben ist, während der deutsche Normaltypus jetzt 15 t trägt. Wenn Sachsen mehr Betriebsmittel auf die Längeneinheit als Preussen-Hessen hat, so ist das darauf zurückzuführen, dass dort die hochentwickelte Industrie einen grossen Theil des Gebietes einnimmt und dass die dafür erforderliche hohe absolute Wagen- und Lokomotivenzahl sich auf ein an sich nur kleines Eisenbahnnetz vertheilt, während in Preussen-Hessen die landwirthschaftlichen Theile mit ihrem geringeren Verkehr stark ins Gewicht fallen. Als besonders niedrig ist der Besitzstand an Betriebsmitten bei den französischen Bahnen zu bezeichnen, wie ja auch in Frankreich gerade über diesen Mangel lebhafte Klage geführt wird.

Die Ausnutzung der Betriebsmittel (Personenwagen und Güterwagen) und die Oekonomie des Zugbetriebes in 1897 ergibt sich aus nachstehender Tabelle:

| Länder | Bahnen | Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Personenwagens km | Personenzugbetrieb: durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges Personen | Personenzugbetrieb: durchschnittliche Platzausnutzung % | Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges | Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufsstrecke eines Güterwagens km | Güterzugbetrieb: durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit % | Güterzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 48 487 | 73,3 | 25,18 | 22 | 17 625 | 43,09 | 74 |
| | badische Staatsbahnen | 44 297 | 52,5 | 22,21 | 19,5 | 14 445 | 34,93 | 68 |
| | bayerische Staatsbahnen | 38 785 | 44,6 | 24,60 | 20 | 17 136 | 42,37 | 63 |
| | württembergische Staatsbahnen | 38 358 | 61,1 | 27,14 | 20 | 14 923 | 39 06 | 54 |
| | sächsische Staatsbahnen | 47 265 | 67,2 | 21,62 | 22,5 | 11 673 | 43,86 | 63 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 56 722 | 48 | 18,31 | 20 | 14 841 | 47,92 | 69 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 32 616 | 42,4 | 23,21 | 16 | 13 094 | — | 61 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 45 765 | 61,3 | 23,08 | 19 | 17 379 | 45,57 | 80 |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 34 889 | — | 26,20 | — | 11 773 | 45,48 | — |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 46 658 | 40,7 | 19,33 | 11 | 13 940 | 38,60 | 77 |

Danach werden die preussisch-hessischen Staatsbahnen mit dem durchschnittlichen Jahresumlauf eines Personenwagens von 48 487 km und eines Güterwagens von 17 625 km nur im Personenverkehr von den Reichsbahnen mit 56 722 km übertroffen, während ihre Güterwagen die günstigste Ausnützung zeigen und auch in der Oekonomie des Zugbetriebes nehmen sie eine der ersten Stellen ein. Das vorliegende Material gestattet leider keine zutreffenden Vergleiche mit noch anderen grossen Bahngebieten.

Auch für das Jahr 1897 kann somit das für die Vorjahre gewonnene Urtheil aufrecht erhalten werden: die deutschen Bahnen, unter ihnen an erster Stelle die preussisch-hessischen Staatsbahnen, haben ihren Platz an der Spitze der Eisenbahnverkehrsentwickelung zu behaupten verstanden.

Die Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes zeigen, wie dies bei einem Vergleich zweier auf einander folgender Jahre gleicher Wirthschaftsstruktur nicht anders zu erwarten ist, nur geringfügige Schwankungen, aus denen irgend eine besondere Entwickelungstendenz nicht herauszulesen ist.

| Länder | Bahnen | Gesammteinnahme (einschliesslich sonstige Einnahmen) für 1 km | | Gesammtausgabe in Prozenten der Gesammteinnahme | | Ueberschuss für 1 km | | Ueberschuss in Prozenten des Anlagekapitals | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1896 M. | 1897 M. | 1896 | 1897 | 1896 | 1897 | 1896 | 1897 |
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 38 366 | 39 831 | 52.7 | 53,5 | 18 168 | 18 541 | 7,1 | 7,2 |
| | badische Staatsbahnen | 36 326 | 39 003 | 60,8 | 59.9 | 14 668 | 16 163 | 4,5 | 4,9 |
| | bayerische Staatsbahnen | 24 827 | 25 757 | 59.7 | 60,1 | 9 970 | 10 251 | 4,2 | 4,3 |
| | württembergische Staatsbahnen | 26 721 | 27 987 | 59.6 | 60,2 | 10 781 | 11 149 | 3,4 | 3,5 |
| | sächsische Staatsbahnen | 42 012 | 43 232 | 61,9 | 64,8 | 15 953 | 15 160 | 5,3 | 5,0 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn | 39 931 | 41 730 | 56,8 | 59.4 | 17 789 | 17 443 | 5,1 | 5,0 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 19 039 | 19 198 | 55,0 | 56 6 | 8 571 | 8 322 | 5.7 | 5,6 |
| | alle deutschen Bahnen | 34 499 | 36 775 | 54,8 | 55.7 | 15 676 | 15 882 | 6,2 | 6,3 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 22 211 | 21 461 | 53,6 | 56.6 | 10 305 | 9 314 | 4,7 | 4,0 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 21 381 | 22 001 | 65,5 | 65,6 | 7 385 | 7 566 | — | — |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 38 538 | 40 817 | 56 6 | 59,9 | 16 737 | 16 367 | 4.8 | 4,5 |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 28 221 | 28 701 | 52,8 | 52,0 | 13 320 | 13 769 | 3.8 | 4,0 |
| Schweiz | Gesammtnetz | 26 166 | 26 875 | 59,5 | 60,7 | 10 572 | 10 574 | 3,7 | 3,5 |
| Grossbritannien u. Irland | Gesammtnetz | 52 647 | 54 363 | 56,0 | 57,0 | 23 325 | 23 577 | 3,9 | 3,7 |

Den französischen Bahnen ist es im Berichtsjahre gelungen, den Betriebskoeffizienten noch weiter herabzudrücken, so dass sie jetzt ein wenig günstiger stehen als die preussisch-hessischen Staatsbahnen, deren Betrieb etwas theuerer geführt worden ist als im Vorjahre. Immerhin haben die Bahnen der preussisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft auch im Jahre 1897 eine Verzinsung des Anlagekapitals erzielt, wie sie von keinem anderen Netz auch nur annähernd erreicht worden ist, und die sich auch über das Verhältniss des Jahres 1896 noch ein wenig gehoben hat.

Die Verbilligung des Betriebes der französischen Bahnen äussert ihre Wirkung auch in Bezug auf die vom Staate zu leistenden Zins- und Dividendengarantien: die dafür aufzuwendende Summe betrug 1897 nur 24 338 306 Frcs. gegen 35 255 116 Frcs. in 1896 und 53 896 261 Frcs. in 1895.

Der Einnahmeausfall in Oesterreich-Ungarn entspricht dem schon erwähnten Verkehrsrückgang und vertheilt sich, wie die folgende Uebersicht zeigt, in gleichem Verhältniss auf den Personen- und den Güterverkehr.

Die Vertheilung der Roheinnahme auf den Personen- und Güterverkehr ist nach der nachstehenden Tabelle fast gar nicht verändert:

| Länder | Bahnen | Von der kilometrischen Gesammteinnahme entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr | | | auf den Güterverkehr | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1897 M. | 1896 % | 1897 % | 1897 M. | 1896 % | 1897 % |
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 11 265 | 28 | 28 | 27 147 | 69 | 68 |
| | badische Staatsbahnen | 12 545 | 32 | 32 | 24 772 | 64 | 64 |
| | bayerische Staatsbahnen | 7 722 | 30 | 30 | 17 194 | 66 | 67 |
| | württembergische Staatsbahnen | 9 324 | 33 | 33 | 17 005 | 61 | 61 |
| | sächsische Staatsbahnen | 13 641 | 31 | 31 | 27 709 | 65 | 64 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 9 360 | 22 | 22 | 30 525 | 73 | 73 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 5 025 | 25 | 26 | 12 603 | 66 | 65 |
| | alle deutschen Bahnen | 10 296 | 29 | 28 | 24 067 | 68 | 67 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 5 212 | 24 | 24 | 15 971 | 74 | 74 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 10 100 | 46 | 46 | 10 409 | 47 | 47 |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 13 788 | 34 | 34 | 26 701 | 65 | 65 |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 12 321 | 43 | 43 | 15 854 | 55 | 55 |
| Schweiz | Gesammtnetz | 10 823 | 40 | 40 | 14 732 | 55 | 55 |
| Grossbritannien u. Irland | Gesammtnetz | 23 493 | 42 | 43 | 27 756 | 51 | 51 |

Der bei den badischen Staatsbahnen im Vorjahre gegen 1895 eingetretene Rückgang in der Personenverkehrseinnahme hat sich im Berichtsjahre 1897 wieder ausgeglichen; kamen 1895 fast 12000 ℳ und 1896 nur 11600 ℳ Einnahme auf ein Kilometer aus der Personen- und Gepäckbeförderung, so stieg dieser Betrag im Jahre 1897 auf 12500 ℳ, während sich gleichzeitig der Antheil der am 1. Mai 1895 eingeführten Kilometerhefte, Fahrscheinbücher und Zeitkarten von 17,38 % und 21,91 % auf 25,81 % hob.

Die für ein Personenkilometer und ein Gütertonnenkilometer erzielten Beträge zeigen im allgemeinen weder in ihrer absoluten Höhe noch in ihrer Entwickelungsrichtung erhebliche Abweichungen gegenüber den Vorjahren, wie folgende Tabelle nachweist:

| Länder | Bahnen | Durchschnittsertrag für | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 Person und 1 km | | 1 Gütert und 1 km | |
| | | 1896 ₰ | 1897 ₰ | 1896 ₰ | 1897 ₰ |
| Deutschland (Bahnen mit normaler Spurweite) | preussisch-hessische Staatsbahnen | 2,72 | 2,71 | 3,82 | 3,73 |
| | badische Staatsbahnen | 3,12 | 3,16 | 4,47 | 4,44 |
| | bayerische Staatsbahnen | 3,22 | 3,21 | 4,08 | 4,05 |
| | württembergische Staatsbahnen | 2,99 | 2,86 | 4,59 | 4,83 |
| | sächsische Staatsbahnen | 3,04 | 2,97 | 4,59 | 4,39 |
| | elsass-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) | 3,11 | 3,08 | 3,32 | 3,27 |
| | deutsche Privatbahnen (eigener Verwaltung) | 2,99 | 2,94 | 4,14 | 4,06 |
| | alle deutschen Bahnen | 2,83 | 2,81 | 3,91 | 3,82 |
| Oesterreich-Ungarn | Gesammtnetz | 2,45 | 2,47 | 3,89 | 3,81 |
| Holland | niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft | 3,34 | 3,30 | 2,99 | 2,96 |
| Belgien | belgische Staatseisenbahnen | 2,03 | 2,03 | — | — |
| Frankreich | französische Hauptbahnen | 3,06 (4,0) | 3,02 (4,0) | 4,10 (4,31) | 4,04 (4,25) |
| Schweiz | Gesammtnetz | 3,94 | 3,90 | 7,50 | 7,54 |

Setzt man wieder, wie für das Vorjahr[5]), an die Stelle der nach der französischen Statistik unmittelbar berechneten Zahlen die Angaben, wie sie sich nach den Grundsätzen der deutschen Zählung ergeben würden, so käme man auf die in der Tabelle in Klammern beigefügten Durchschnittsbeträge von 4 ₰ für ein Personenkilometer — so auch schon 1895 — und von 4,31 ₰ (1896) und 4,25 ₰ (1897) für ein Gütertonnenkilometer.

Es muss aber hier ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass aus diesen Durchschnittssätzen namentlich des Güterverkehres nicht Schlüsse auf höhere oder niedrigere Frachtsätze der Bahnen der verschiedenen Länder gezogen werden können, da für die Höhe dieses Durchschnittes die Zusammensetzung des Verkehres von maassgebendster Bedeutung ist; so machen, um ein besonders bezeichnendes Beispiel zu nehmen, in Deutschland die zu billigstem Tarif gefahrenen Steinkohlen ein Drittel der gesammten Gütermenge aus, während sie in Frankreich zu grossem Theil auf die Wasserstrassen verwiesen sind und daher den theuerer verfrachteten Gütern nicht in gleichem Maasse das Gegengewicht halten. —d.

[5]) Vergl. Vereinszeitung 1899 S. 200.

# Ein Entwurf für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

## I. Allgemeines.

Die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen bedarf noch eifrigen Studiums, ehe die Angelegenheit spruchreif ist. Bisher sind wir erst völlig im Klaren über die Verhältnisse, unter denen Strassenbahnen und Bahnen von untergeordneter Bedeutung vortheilhaft elektrisch betrieben werden können und wie diese Betriebsweise auszugestalten ist.

So haben sich denn die Elektriker mit besonderer Kraft auf diejenige Art des elektrischen Betriebes geworfen, die den Uebergang zwischen jenen Kleinbahnen und den Vollbahnen am besten vermitteln dürfte: die der Stadt- und Vorortbahnen und elektrischer Bahnen zwischen einander benachbarten Städten. Man hat auch hier lange geplant und gesonnen, aber jetzt ist man namentlich auf dem Gebiet der Stadt- und Vorortbahnen über die Versuche hinaus. Eine ganze Reihe städtischer elektrischer Schnellbahnen sind im Betrieb, in London, Liverpool, Chicago. Zahlreiche andere sind in Berlin, Paris, Newyork und anderen Städten im Bau oder in Bauvorbereitung. Die Distriktbahn in London, die Manhattanbahnen in Newyork machen eingehende Versuche zwecks Einführung des elektrischen Betriebes auf ihren Dampfbahnen. In Berlin baut die Firma Siemens & Halske die erste elektrische Hochbahn des Kontinents, nachdem sie in Budapest ihre erste elektrische Untergrundbahn gebaut hat. Sie richtet für eine Berliner Vorortbahn, die Wannseebahn, elektrischen Zugbetrieb ein. Die Firma Schuckert & Co. baut durch die Städte Barmen und Elberfeld eine elektrisch betriebene Schwebebahn, die bis Vohwinkel reichen wird, und so regt es sich allerorten in den bedeutendsten Grossstädten. Diese haben, entgegen dem früheren Zuge nach Centralisation, jetzt das Bestreben, die wohnende Bevölkerung in die Umgebung zu ziehen. Dazu bedürfen sie eben städtischer Schnellbahnen, deren Fahrbahn dem Strassenboden entrückt ist. Keine andere Betriebsweise passt sich so gut den örtlichen Schnellverkehrsbedürfnissen an, wie die elektrische. Hier kommen zu statten die Ermöglichung beliebig häufiger Aufeinanderfolge und bequemer Abfertigung der Betriebsmittel — die man zu Blockzügen verbinden kann —, schneller Anfahrt, beträchtlicher Fahrgeschwindigkeit, schnellen Anhaltens, ruhigen Fahrens, alles Eigenschaften, die dem Reisenden ungemein werthvoll sind. Der Stadtbevölkerung kommen ferner in gleichem Maasse zu statten die Abwesenheit von Rauch und

Russ, die verringerte Geräuschbildung infolge des Befahrens von Viadukten; der Umfang des Bauwerkes wird geringer, weil die Vertheilung der Zuglast eine bessere ist usw.

Mit den zuerst genannten Eigenschaften hängt zusammen, dass sich der elektrische Betrieb auch einem stark wechselnden Verkehr verhältnissmässig gut anpassen kann, besser jedenfalls als der Dampfbetrieb. Dem Verkehrstechniker sind die Ungleichheiten in der Verkehrsdichte zu den verschiedenen Tageszeiten ein Dorn im Auge. In dem wohlbekannten — in seiner Art bahnbrechenden — Werk „Berlin und seine Eisenbahnen" finden sich auf S. 124 des zweiten Bandes hierüber sehr bemerkenswerthe Angaben. Man findet dort eine zeichnerische Darstellung darüber, wie sich auf der Berliner Stadtbahn der Verkehr über die einzelnen Tagesstunden vertheilt. Das Bild, an sich schon bezeichnend genug, würde doch noch wesentlich anders aussehen, wenn man die Darstellung auf die Besetzungsziffer der einzelnen Züge gründen wollte. Die Linienzüge, die in den starken Unterschieden von Berg und Thal die zeichnerischen Darstellungen in „Berlin und seine Eisenbahnen" besonders kennzeichnen, würden noch ausserordentlich viel mehr verzerrt erscheinen. Zügen mit weit über 100 % Besetzung der Plätze würde man solche gegenüberstellen können, die so gut wie ganz leer laufen. Wie käme auch die Durchschnittsbesetzung von nur 30 %, die man für die Berliner Stadtbahn ermittelt hat, anders zustande? Diese ausserordentlichen Schwankungen im Verkehr, am grössten im Vorortverkehr, die sich tagtäglich in gleicher Weise wiederholen, erschweren seine Abfertigung ungemein. Um den Bedürfnissen zu genügen, drängt man zeitweise die Züge stärker zusammen — auf den älteren Londoner Untergrundbahnen folgen zeitweise die Dampfzüge einander in 2 und 3 Minuten, in Newyork einander noch häufiger — in anderen Stunden schwächt man die Zugzahl ab. Die Lösung der Aufgabe, sich dem Verkehrsbedürfniss möglichst vollständig anzuschmiegen, müsste jedoch bedingen, dass nicht allein auf eine Veränderung der Zwischenräume der Züge, sondern mehr als bisher auch auf eine Veränderung der Zuglängen Bedacht genommen wird. Beides zugleich ist mit dem Dampfbetrieb nicht in befriedigendem Maasse zu erreichen. Dagegen möchte auf den ersten Blick einleuchten, dass sich mit dem elektrischen Betrieb eine solche vollkommenere Betriebsführung ermöglichen lasse. Denn wenn man unter Fortfall jeder Lokomotive alle Wagen mit Motoren ausrüstet, ist jeder Wagen eine selbständige Einheit, geeignet, alles das zu erfüllen, was man sonst in Hinsicht der Bewegungsfähigkeit von einem Zuge erwartet. Die Radreibung, die zur Fortbewegung benutzt wird, lässt sich bis selbst zum vollen verfügbaren Betrage ausnutzen; wenn man also beliebig viele Fahrzeuge aneinanderkuppelt, so könnte man das ganze Gewicht der Wagenfolge als Reibungsgewicht ausnutzen. Das An- und Abkuppeln müsste nicht viel Schwierigkeiten verursachen, so dass man selbst in Zeiten schwachen Verkehres doch eine häufige Zugfolge, vielleicht nur aus einzelnen Wagen einrichten könnte, was offenbar den Wünschen der Bevölkerung entspräche. Wenn alles in die Geschäfte strömt, könnte man die Züge beliebig verlängern und einander sehr schnell folgen lassen und bei wirthschaftlicher Zeitausnutzung infolge der sonstigen Eigenschaften des elektrischen Betriebes sehr viel grössere Menschenmassen befördern, als heute mit Dampfzügen möglich ist. Schliesslich brauchten nicht alle Wagen Motorwagen zu sein; man könnte in den Zug an passenden Stellen auch motorlose — Anhänge- — Wagen einschalten. Eine Unterart der Züge würde die mit Motorwagen nur an den Enden sein.

Die Aufgabe ist indessen leichter vorgezeichnet, als gelöst. Beliebig schnelle Aufeinanderfolge der Züge ist beim elektrischen Betrieb zu erreichen, aber man hat bisher eine gewisse Scheu davor gehabt, aus Motorwagen lange Züge zusammenzusetzen. Auf der Liverpooler Hochbahn beispielsweise fahren nur Zugeinheiten, bestehend aus zwei Motorwagen, die vor- und rückwärts fahren, mit Führerständen an den Enden. In der letzten Zeit jedoch scheint man der der Bildung grösserer Motorwagenzüge entgegenstehenden Schwierigkeiten Herr geworden zu sein. Dies ist aus dem Umstande zu schliessen, dass die Firma Siemens & Halske für die im Bau befindliche Berliner elektrische Hochbahn die Länge der Motorwagenzüge bis auf sechs, selbst sieben Wagen, steigern und auf der Wannseebahn demnächst längere Züge ähnlicher Art fahren will, unter Einschaltung motorloser Wagen in passender Vertheilung. Auf der Chicagoer Südseitehochbahn verkehren bereits derartige Züge, die ganz oder vorwiegend aus Motorwagen zusammengesetzt sind; die Bahn hatte, wie berichtet wird, bis Mai d. J. solchergestalt 150 Motorwagen und 30 Anhängewagen im Betrieb. Die Bildung derartiger Züge, so einfach sie aussieht, bietet sehr bedeutende Schwierigkeiten, die in Chicago durch das Sprague'sche Multiple Unit-System gelöst sind, von dem eingehender die Rede sein wird.

Zur Einführung solcher Betriebsweise bedarf es an einer bestehenden Dampfbahn nicht allzu erheblicher Aenderungen. Verstärkungen des Bauwerkes werden nicht erforderlich sein, da der Achsdruck der Motorwagen kleiner ist, als der der Dampflokomotiven. Die Bahnhofseinrichtung wird man, wenngleich die Wagenböden durch die Motoren etwas hoch zu liegen kommen, mit den Betriebsmitteln in Einklang bringen. Nur die Bahnhofslänge wird nicht überall ausreichen, wenn man lange elektrische Züge fahren will. Das Signalwesen wird sich ändern, da dichtere Zugfolge beansprucht werden wird.

Ueber derartige Aenderungen pflegt man in der Regel nur den Einfluss zu vergessen, den die veränderte Verkehrspolitik auf die Umgebung der Bahn ausüben muss. Sie läuft im Grunde auf eine verstärkte Centralisirung hinaus, während doch sonst von jedermann die Nothwendigkeit einer Decentralisirung des Verkehres betont wird. Nicht neue Kanäle für den Verkehr werden geschaffen, wie es eher am Platze wäre, vielmehr wird gesucht, in die vorhandenen Kanäle immer neuen Verkehr hineinzuleiten und sie mehr und mehr anzufüllen. Vom technischen Standpunkte wird die Möglichkeit, die Verkehrsanlagen in diesem Sinne stärker zu belasten, meistens vorhanden sein. Wichtiger dagegen ist, ob die Umgebung der Bahnhöfe imstande ist, die Menschenfluth, die hier bei einer so stark gesteigerten Leistungsfähigkeit der Bahnen in den Tagesstunden der Zuwanderung zur Stadt auf die Strassen geworfen wird und in anderen Stunden zur Bahn strömt, aufzunehmen. Wenn man beispielsweise an die stark beengten Strassenzüge denkt, die von Süden her zum Berliner Stadtbahnhofe Friedrichstrasse führen und an das bereits jetzt zeitweise fast lebensgefährliche Gedränge in diesen Strassen, in der Umgebung des Bahnhofes Alexanderplatz usw., dann wird man nicht leugnen können, dass den städtischen Verwaltungen bei der in Aussicht gestellten Steigerung des Stadtbahnverkehrs noch gewaltige Aufgaben harren, die hinauslaufen auf weitgehendere Trennung der Verkehrsarten in den Strassen, Schaffung breiterer oder Zufügung neuer Kanäle, die, wenn sie nicht in Strassenhöhe gefunden werden können, darunter oder darüber anzulegen sind.

Auf was man in dieser Hinsicht vorbereitet sein muss, davon mögen die umfassenden Arbeiten unterhalb des Platzes vor dem Londoner Mansion House Zeugniss ablegen, wo unter dem Strassenboden noch eine vollständige Ringstrasse als Tunnel angelegt wird, damit der an sich schon sehr verkehrsreiche Strassenknotenpunkt durch die hier ausmündenden neuen Bahnen nicht ganz und gar im Verkehr erstickt.

(Schluss folgt.)

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Zur Erleichterung des **diesjährigen Weihnachtsverkehres** wird die **Geltungsdauer** der am 18. Dezember d. J. und den folgenden Tagen gelösten gewöhnlichen **Rückfahrkarten** von tarifmässig kürzerer Dauer auf den preussischen und hessischen Staatseisenbahnen bis einschliesslich den 8. Januar k. J. verlängert. Die Rückfahrt muss bis um 12 Uhr Mitternacht des letzten Geltungstages angetreten und darf nach Ablauf dieser Frist nicht mehr unterbrochen werden. Diese Verkehrserleichterung findet auch auf den direkten Verkehr mit den Privat- und ausserdeutschen Bahnen Anwendung; jedoch mit der Ausnahme, dass auf den Strecken der bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen sowie der Reichseisenbahnen in Elsass und Lothringen und der pfälzischen Eisenbahnen die direkten Rückfahrkarten von kürzerer Geltungsdauer eine solche von zehn Tagen erhalten und diese um 12 Uhr Mitternacht des zehnten Tages erlischt. Auf den Strecken der belgischen Bahnen gelten die dorthin ausgegebenen direkten Rückfahrkarten nur für die denselben aufgedruckte Dauer. Auf den preussischen und hessischen Staatseisenbahnen wird auch im Verkehr mit den genannten Bahnen die Geltungsdauer der direkten Rückfahrkarten nach der oben erwähnten Vorschrift berechnet.

— Unter dem Vorsitz des Landtagsabgeordneten Amtsrichter Dr. Becker aus Hennef fand vor einigen Tagen in Köln eine Besprechung statt, welche die Frage des **Baues einer Eisenbahn von Oberbrügge über Halver und Wipperfürth nach Köln** zum Gegenstande hatte. Anwesend waren die Landräthe der Kreise Mülheim a/Rh. und Wipperfürth, Vertreter der Stadt und der Handelskammer Köln, der Stadt Berg.-Gladbach, der sonstigen betheiligten Gemeinden, der Handelskammer Lüdenscheid und eine Anzahl weiterer Interessenten. Die eingehenden Erörterungen ergaben volle Uebereinstimmung dahin, dass der schon seit einer langen Reihe von Jahren als Theilstrecke der unmittelbaren Verbindung Köln-Cassel lebhaft befürwortete Bau einer Vollbahn Oberbrügge - Halver - Wipperfürth - Köln einem dringenden Verkehrsbedürfnisse entspricht, da er die sehr wünschenswerthe gerade Verbindung zwischen dem oberen industriereichen Westfalen herbeiführen, den gewerblichen Aufschwung in den Kreisen Wipperfürth, Gummersbach und Mülheim a/Rh. wesentlich fördern, nicht minder aber auch den landwirthschaftlichen Interessen der durchschnittenen Gegenden dienen würde. Bis jetzt macht der Mangel eines geeigneten Schienenweges die Verwerthung zahlreicher wirthschaftlicher Kräfte in diesem wichtigen Gebiete des Kölner Hinterlandes leider unmöglich.

Allgemein trat in der Versammlung die Ueberzeugung hervor, dass nur der Bau einer Vollbahn diesem Mangel abhelfen könne und die etwaige Anlage von Kleinbahnen in keiner Weise geeignet sein würde, den Verkehrsbedürfnissen der betheiligten Kreise und Gemeinden zu dienen, welche auch nur zum Zwecke der Erlangung einer Vollbahn geneigt sein würden, finanzielle Opfer zu bringen. Im Laufe der Verhandlungen trat ferner die Ansicht hervor, dass die Theilstrecke Oberbrügge-Halver-Wipperfürth am ehesten Aussicht auf baldige Verwirklichung habe, während bezüglich des Weiterbaues nach Köln nicht nur der Widerstand der Eisenbahnverwaltung zu überwinden sein werde, sondern auch gewisse örtliche Interessen die Wahl der Linienführung erschweren. Auf Vorschlag des Vorsitzenden der Kölner Handelskammer, Geheimrath Michels, beschloss die Versammlung einstimmig, dass eine dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu überreichende Petition ausgearbeitet und von allen betheiligten Kommunalverbänden, Körperschaften usw. unterzeichnet werden soll, die um die alsbaldige Inangriffnahme des Baues der Linie Oberbrügge - Halver - Wipperfürth unter thunlichster Durchführung über Berg.-Gladbach nach Köln ersuchen soll. („Köln. Ztg.")

— Die Eisenbahndirektion Münster ist vom Minister der öffentlichen Arbeiten ermächtigt worden, für die **Eisenbahn von Münster nach Coesfeld** ausführliche Vorarbeiten auf Kosten der die Grunderwerbskosten tragenden Interessenten anfertigen zu lassen, und zwar mit der Weisung, dass die neue Linie hinter der Station Mecklenbeck von der Linie Münster-Wanne abzweigt. Der frühere Plan ging dahin, dass die neue Eisenbahn nördlich von der Stadt von der Linie Münster-Gronau abzweigen sollte. Die Stadt Münster hatte sich aber geweigert, für diese an und für sich geeignetere Strecke die beträchtlichen Grunderwerbskosten zu tragen, weil die westfälische Eisenbahngesellschaft sich bereit erklärt hatte, diese Strecke auf eigene Kosten zu bauen. („Köln. Ztg.")

— Amtlich wird aus Krefeld vom 30. November gemeldet: Gestern gegen 11 Uhr Abends ist auf der **Kreuzungsstelle Forsthaus bei Krefeld** der für M.-Gladbach bestimmte **Güterzug 3112**, der behufs Kreuzung halten sollte, infolge Ueberfahrens des auf Halt stehenden Ausfahrtsignals gegen den am Ende stehenden Prellbock gefahren und theilweise **entgleist**. Der Lokomotivführer ist schwer verletzt, der Heizer todt. Der Materialschaden ist bedeutend; die Untersuchung ist eingeleitet.

— Der **Nord-Süd-Express** (Brenner), der seit 15. November täglich bis Mailand verkehrt, wird in den Monaten Dezember bis Mitte Mai zweimal wöchentlich, vorerst nur bis und ab Ventimiglia durchgeführt und zwar von Mailand bis Ventimiglia jeden Mittwoch und Sonnabend und zurück von Ventimiglia nach Mailand jeden Donnerstag und Sonntag. Die Weiterführung bis Nizza-Cannes wird erst in einigen Tagen ermöglicht werden können.

— In den letzten Tagen des Monats November gelangte im Plenum der bayerischen Abgeordnetenkammer der in Nr. 79 S. 1286 d. Ztg. unter B enthaltene Gesetzentwurf über die **Erweiterungs-, Ergänzungs- und Neubauten auf den in Betrieb befindlichen bayerischen Staatseisenbahnen** zur Berathung. Die Regierungsvorlage wurde in allen Theilen fast einstimmig genehmigt und dementsprechend auch die in Ansatz gebrachten Geldmittel hierzu sämmtlich bewilligt; bei Ziffer 1 genehmigte die Kammer ausserdem auf Antrag mehrerer Abgeordneten der Stadt Augsburg für die Beseitigung schienengleicher Wegübergänge zur Unterführung der sehr stark benutzten Staatsstrasse von Haunstetten nach Augsburg noch den weiteren Betrag von 123 000 *M.*, wodurch unter der üblichen Hinzurechnung von 5 % für Reserve und 10 % für Verwaltungskosten der von der Staatsregierung zur Bewilligung beantragte und seitens der Kammer der Abgeordneten auch genehmigte Gesammtaufwand von 21 143 000 *M.* nunmehr auf 21 284 000 *M.* sich erhöhte.

— Der **württembergische Ministerpräsident Dr. Freiherr von Mittnacht** feierte am 28. November den 50. Gedenktag seines Eintrittes in den Staatsdienst; an diesem Tage ist er als Hilfsrichter beim Oberamt Oberndorf eingetreten. Der allverehrte Staatsmann hat aber eine Feier dieses Tages nicht gewünscht und der „Staatsanzeiger" gibt diesen Wunsch mit dem Hinweis bekannt, dass Herr von Mittnacht im vorigen Jahre sein 25 jähriges Jubiläum als Minister begangen hat. Der König hat von Bebenhausen aus, wo er gegenwärtig zur Jagd weilt, Herrn von Mittnacht in einem eigenhändigen Schreiben seine aufrichtigen Glückwünsche ausgesprochen.

— In letzter Zeit sind **bei den badischen Staatseisenbahnen** wieder **einige Wohlfahrtseinrichtungen** ins Leben getreten, von welchen hier folgende erwähnt werden sollen:

Im Heidelberger Güterbahnhof wurde eine Kaffeehalle erbaut, welche dem daselbst verkehrenden Eisenbahnpersonal Gelegenheit bieten soll, alkoholfreie Erfrischungen (Kaffee, Thee, Milch, Mineralwasser usw.) und auch einen einfachen Imbiss zu billigen Preisen zu beziehen. Die Kaffeehalle, an welche sich ein grosser Aufenthaltsraum für Eisenbahnarbeiter anschliesst, soll auch dem allgemeinen Publikum zugänglich sein und wird dem Heidelberger Verein gegen den Missbrauch geistiger Getränke pachtweise zum Betrieb überlassen.

Eine ähnliche Einrichtung besteht im Güterbahnhof Mannheim, wo mit Genehmigung der Generaldirektion die dortigen Beamten und Arbeiter eine Kantine errichtet haben, in der Kaffee, Wurstwaaren, Käse, Brot und Cigarren zum Selbstkostenpreis abgegeben werden. Auch darf Bier an Arbeiter verabfolgt werden; andere geistige Getränke sind jedoch ausgeschlossen.

In der Eisenbahnhauptwerkstätte in Karlsruhe wurde eine grössere Badeanstalt erstellt. Sie enthält eine grössere Anzahl Einzelzellen mit Badewannen für Wannenbäder und dient dem gesammten auf Station Karlsruhe verkehrenden Eisenbahnpersonal. Der Preis für das Bad beträgt 10 ₰. Auch den Familienangehörigen der Bediensteten ist die Benutzung des Bades und zwar zum Preise von 15 ₰ gestattet.

Wie schon seit Jahren für das Werkstättepersonal der badischen Staatseisenbahnen Arbeiterausschüsse bestehen, so ist nun im Laufe dieses Jahres auch für die auf Station Mannheim im Betriebsdienste beschäftigten Arbeiter der badischen Staatseisenbahnen ein Arbeiterausschuss gebildet worden. Die Arbeiterausschüsse haben die Aufgabe:

1. auf Verlangen der vorgesetzten Behörde über allgemeine Angelegenheiten, insbesondere über Einrichtungen und Vorschriften zur Verhütung von Unfällen, sowie über Einrichtungen zum Wohle der Arbeiter und ihrer Angehörigen ihr Gutachten abzugeben;

2. **Wünsche und etwaige Beschwerden**, welche die Arbeiter ihres Dienstzweiges oder einzelne Gruppen berühren, bei der vorgesetzten Behörde vorzubringen und sich gutachtlich darüber zu äussern.

Verhandlungen der Arbeiterausschüsse finden je nach Bedürfniss, mindestens aber einmal in jedem Jahre statt.

Ferner wurde zu Beginn des laufenden Jahres die Anordnung getroffen, dass auch den ständigen Arbeitern der badischen Staatseisenbahnverwaltung auf Ansuchen zur Erholung und zur Erledigung persönlicher Angelegenheiten unter Belassung des Tagelohnes und ohne dass Ersatz für etwaige Stellvertretungskosten zu leisten ist, alljährlich einige Tage Urlaub gewährt werden kann und zwar an Arbeiter mit mindestens dreijähriger Dienstzeit ein Urlaub bis zu drei Tagen und an Arbeiter mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit ein solcher bis zu fünf Tagen in einem Kalenderjahr.

Daneben bleibt die Bestimmung, dass jedem ständigen Arbeiter des Betriebsdienstes monatlich einmal ein dienstfreier Sonn- oder Feiertag ohne Lohnabzug zu bewilligen ist, unverändert bestehen.

— Am 3. d. Mts. feierte der Vorsteher des Centralbüreaus des preussischen Ministeriums der öffentl. Arbeiten, **Geh. Kanzleirath Bröse**, sein 50jähriges Dienstjubiläum. Der Tag wurde eingeleitet durch ein Ständchen, welches dem Jubilar Vormittags 9 Uhr von einer aus Unterbeamten des Ministeriums zusammengesetzten Kapelle gebracht wurde. Zu einer besonderen Feier hatte Staatsminister Thielen den Unterstaatssekretär, die Ministerialdirektoren, vortragenden Räthe und Hilfsarbeiter, die höheren Beamten des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, die Beamten des Centralbüreaus sowie die Büreauvorstände des Ministeriums zu 12 Uhr nach dem grossen Sitzungssaale berufen und kurz vorher Herrn Bröse zu diesem Zweck von seinem Amtszimmer, welches sehr geschmackvoll durch Blumenarrangements und Blattpflanzen dekorirt war, abgeholt. Der Minister ehrte hier den Jubilar durch eine längere Ansprache, in welcher besonders zum Ausdruck gebracht wurde, dass das heutige Fest nicht allein an dieser Stelle, sondern auch an vielen anderen Orten — soweit die preussischen Staatsbahnen reichen — gefeiert werde, denn Vater Bröse sei vielen Beamten im Laufe seiner ruhmreichen Dienstlaufbahn ein Wohlthäter im wahren Sinne des Wortes gewesen, und wünsche er, dass der Jubilar — das Muster eines pflichttreuen preussischen Beamten — noch recht lange dem Staate erhalten bleiben möge. Zum Schluss überreichte der Minister dem Jubilar den diesem verliehenen Kronenorden 2. Klasse. Hieran schlossen sich die Gratulationen der höheren Beamten unter Ueberreichung eines werthvollen Tafelaufsatzes. Die Beamten des Centralbüreaus, Deputationen von Büreaubeamten unter Ueberreichung einer künstlerisch ausgestatteten Adresse und einer werthvollen Standuhr, von Kanzleibeamten unter Ueberreichung prächtiger Vasen, ehrten den Jubilar und hoben hierbei besonders seinen biederen und wohlwollenden Charakter und das dienstfreundliche Entgegenkommen hervor. Von den höheren Beamten des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen wurde dem Jubilar ein schönes Palmenarrangement überreicht, und waren im übrigen die Dienstwohnung — Vossstrasse 35 — und das Dienstzimmer prächtig dekorirt. Zahlreiche Glückwünsche sind auf telegraphischem und schriftlichem Wege eingegangen, unter ihnen ein Telegramm des Staatsministers von Maybach.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungs-Baumeister des Maschinenbaufachs K e r s t e n, bisher in Frankfurt a/M., ist als Vorstand (auftragsweise) der **Maschineninspektion nach Limburg an der Lahn versetzt worden.**

---

## Oesterreich-Ungarn.

— Am 2. d. Mts. wurde unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers die diesjährige **Herbstsitzung des Staatseisenbahnraths** abgehalten. Auf der Tagesordnung standen mehr als 100 Anträge von Mitgliedern des Staatseisenbahnraths. Vor Eingehen in die Tagesordnung beantwortete der Eisenbahnminister mehrere an ihn gerichtete Anfragen. Die Beantwortung einer Anfrage, betreffend die Studien wegen Einlösung der Linien der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, erklärte der Minister angesichts der bekannten Rückwirkung derartiger Erörterungen ablehnen zu müssen. Unter den allgemeinen Angelegenheiten, welche auf der Tagesordnung standen, nahm die Verhandlung über die endliche Durchführung der zweiten direkten Schienenverbindung mit Triest lebhaftes Interesse in Anspruch. Es wurde die baldige Herstellung dieser Schienenverbindung als dringlich anerkannt und dem vorgelegenen Antrage gemäss beschlossen die Regierung aufzufordern, da nunmehr die Projekte für die Herstellung dieser Schienenverbindung vervollständigt seien, das Erforderliche in allernächster Zeit und mit möglichster Beschleunigung vorzukehren, um diese im gesammtstaatlichen Interesse hochwichtige Angelegenheit zu einem günstigen Abschlusse zu bringen. Bemerkenswerth waren auch die Erörterungen über eine Reihe von Anträgen wegen Ergreifung von M a a s s n a h m e n z u r B e s e i t i g u n g d e s in diesem Jahre besonders fühlbar gewordenen W a g e n m a n g e l s bei den Staats- und Privatbahnen.

Der Regierungsvertreter erklärte zu dieser Frage, dass im heurigen Herbst ein grosser Theil des Wagenparkes der österreichischen Bahnen durch die infolge der Hochwasserkatastrophe eingetretenen Verkehrsstörungen ausser Verkehr gesetzt wurde und daher die im Herbst vorgekommenen Anstände nicht als Maassstab für die Unzulänglichkeit des Wagenparkes angenommen werden dürfen. Das Eisenbahnministerium werde jedoch sowohl bei den Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen die Angelegenheit im Auge behalten. Die Versammlung einigte sich in dem Beschlusse, das Eisenbahnministerium dringend zu ersuchen, die nöthigen Maassnahmen zur Beseitigung des so oft wiederkehrenden und im letzten Herbst besonders fühlbar gewordenen Wagenmangels sowohl bei den Staatsbahnen als auch bei den Privatbahnen, namentlich aber auch bei der Südbahngesellschaft, zu treffen und bei dieser Gesellschaft insbesondere auch dahin zu wirken, dass zu der genau vorherzusehenden Zeit der Obsternte genügend Wagen vorbereitet seien. In der Debatte über diese Frage wurde von mehreren Seiten darauf hingewiesen, dass die betheiligten Parteien, wenn sie bei einem solchen Wagenmangel nicht in der Lage seien, Verpflichtungen, welche das Betriebsreglement vorschreibt, auszuführen, unbedingt straf- und schadlos gehalten werden sollten.

Nicht ohne Interesse war auch die Erörterung über die Frage der Aufstellung einer nach Wirthschaftsgebieten gegliederten S t a t i s t i k d e s W a a r e n v e r k e h r s der österreichischen Eisenbahnen. Es wurde beschlossen, an die Regierung das Ersuchen zu richten, eine solche Statistik wenigstens für die wichtigsten Massenartikel durchzuführen, und zwar längstens bis 1. Juli 1900.

Unter den zahlreichen F a h r o r d n u n g s a n g e l e g e n h e i t e n war es insbesondere die Verbesserung der Schnellzugverbindung zwischen Wien und Triest, welche zu einer lebhaften Debatte Anlass gab. Die Mittheilung des Eisenbahnministeriums, dass die eingeleiteten Verhandlungen mit der Südbahn wegen Einführung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Wien und Triest voraussichtlich zu einem günstigen Ergebnisse führen werden, wurde beifällig aufgenommen. Die Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Galizien und Böhmen wurde neuerlich der Regierung zur Würdigung empfohlen. Von Interesse waren auch die Mittheilungen über die neuen für die Pariser Ausstellung geplanten Schnellzüge von Wien nach Paris, welche den Weg in 29 Stunden zurücklegen werden.

Von den Angelegenheiten des P e r s o n e n v e r k e h r s sei der Antrag erwähnt, 15- und 30tägige Zeitkarten nach dem Muster der in diesem Jahre für das Salzkammergut eingeführten Abonnements für d a s g a n z e N e t z der österreichischen Staatsbahnen auszugeben. Der Antrag wurde abgelehnt, nachdem der Regierungsvertreter erklärt hatte, dass die Einführung solcher Karten für das ganze Netz der Staatsbahnen oder auch nur für die Hauptgruppen desselben (z. B. für die westlichen Staatsbahnen) aus dem Grunde nicht in Aussicht genommen werden können, weil es sich hierbei um überaus langgestreckte Linien handle (Wien-Bregenz 750 km) und der Preis dermaliger Zeitkarten, um eine Unterbietung der Preise der Karten für eine einmalige Hin- und Rückfahrt in der längsten zum Abonnementgebiet gehörigen Strecke zu vermeiden, so hoch gehalten werden musste, dass auf einen lebhaften Absatz solcher Karten kaum zu rechnen wäre. Dagegen wird seitens des Eisenbahnministeriums in Erwägung gezogen, 15- und 30tägige Zeitkarten für einzelne kleinere Eisenbahngruppen, bei denen die Verhältnisse ähnlich günstig wie bei den Eisenbahnen im Salzkammergut liegen, zur Einführung zu bringen.

Unter den Angelegenheiten des G ü t e r v e r k e h r e s nimmt die vorgenommene Wahl eines besonderen Ausschusses aus der Mitte des Staatseisenbahnrathes zur Vorberathung eines Programmes für die Ausgestaltung der Ausfuhrtarife besondere Bedeutung in Anspruch. Dieser Ausschuss dürfte, nachdem seitens des Eisenbahnministeriums die Zusammenstellung der nöthigen Unterlagen für die Berathungen des Ausschusses bereits erfolgt ist, demnächst seine Arbeiten beginnen.

Der Staatseisenbahnrath beschloss ferner, was den Güterverkehr betrifft, u. a. auch eine Resolution wegen einer einfachen und allgemein verständlichen G e s t a l t u n g d e r T a r i f e für den Lokalverkehr sowie für die in- und ausländischen Güterverbände, ferner wegen Einführung eines einheitlichen ermässigten Tarifschemas für Kohle auf allen österreichischen Eisenbahnen.

— **Die Verkehrsstockung in den Alpenländern.** Die Handels- und Gewerbekammer in Graz hat in ihrer jüngsten Plenarsitzung eine Reihe von Beschlüssen gefasst, die sich auf die Verkehrsstockungen bei den Eisenbahnlinien der österreichischen Alpenländer beziehen. Einer dieser Beschlüsse ging dahin, das Kammerpräsidium zur Einberufung einer Versammlung der durch diesen Nothstand zumeist betroffenen Interessenten zu ermächtigen, um im Wege mündlicher Einvernahme derselben thunlichst erschöpfendes Material zur Durchführung der diesbezüglichen Kammerbeschlüsse zu erlangen. Diese Versammlung hat am 29. November d. J. unter zahlreicher Betheiligung von Vertretern der Industrie- und Handelsfirmen des Kammerbezirkes stattgefunden. Das Ergebniss der Verhandlungen, in die nahezu sämmtliche Theilnehmer der Versammlung eingriffen, lässt sich in Kürze dahin zusammenfassen, dass eine Verkehrsstockung, um nicht zu sagen, ein Verkehrsstillstand, von solchem Umfange und von solcher Dauer, wie in diesem Herbst, noch niemals stattgefunden habe, dass der hierdurch der Geschäftswelt verursachte wirthschaftliche Schaden als ein ganz ungeheurer, niemals auszugleichender zu bezeichnen sei und dass insbesondere die Vermeidung einer Wiederkehr solch trostloser Zustände, die Sicherung des Verkehres für die Zukunft, mit allen Mitteln angestrebt werden müsse. Vorzüglich müsse ausser der Vermehrung des Wagenparkes die Beschaffung von Lokomotiven und die Erweiterung der ungenügenden Gleisanlagen erwirkt werden. Gerade der Mangel an Lokomotiven überhaupt und insbesondere an solchen neuerer Bauart habe die seit zwei Monaten bestehende Güteranstauung verschuldet und einen glatten Verkehr unmöglich gemacht. Zur Entlastung der Südbahnhauptlinie müsse aber auch auf die Schaffung einer zweiten Verbindung der Steiermark mit Wien einerseits und mit Laibach und Agram andererseits gedrungen werden. In formeller Beziehung wurde angeregt, die Aktion der Kammer Graz, zu deren Unterstützung sämmtliche Handels- und Gewerbekammern in den Alpenländern eingeladen werden, nach zwei Richtungen hin durchzuführen. Vorerst sei in grossen Zügen, jedoch mit allem Nachdruck ein entschiedenes und nachhaltiges Eingreifen des Eisenbahnministeriums zu begehren und auch die anderen an einem regelmässigen Güterverkehre interessirten Ministerien um ihre Unterstützung zu ersuchen, während die Fragen hinsichtlich der Erweiterung einzelner Stationen und Frachtenmagazine, die Ausgestaltung der Fahrordnung u. dergl., den Gegenstand besonderer Eingaben zu bilden hätten.

— Mit Rücksicht auf den herrschenden Wagenmangel hat das Eisenbahnministerium die Staatsbahndirektionen angewiesen, den in ihrem Bezirke gelegenen Zuckerfabriken zu empfehlen, im Interesse der **Beschleunigung des Wagenumlaufs** die für die Rübenverladung verwendeten Wagen nach ihrer Entladung sofort leer zurückzustellen und nicht mit Rübenschnitten als Rückfracht zu beladen, da hierdurch die Wagen in den Fabriken zu lange zurückbehalten werden.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen betragen im Monat Oktober d. J. im Personenverkehre 2 561 049 Gulden, im Güterverkehre 7 988 554 fl., im ganzen somit 10 549 603 Gulden, bei einer Beförderung von 5 618 527 Reisenden und 3 158 375 t Güter. Hiervon kommen auf die westlichen Staatsbahnen im Personenverkehre 1 834 685 fl. mit 4 867 895 Reisenden und im Güterverkehre 6 108 956 fl. mit 2 700 952 t, und auf die Staatsbahnen in Galizien im Personenverkehre 726 864 fl. mit 750 632 Reisenden, im Güterverkehre 1 879 598 fl. mit 475 423 t. Beim Vergleiche mit dem Erfolge im Oktober 1898 zeigt sich bezüglich beider Netze der Staatsbahnen im Personenverkehre eine Mehreinnahme von 185 381 fl. bei einer Mehrbeförderung von 1 677 802 Reisenden, im Güterverkehre dagegen eine Mindereinnahme von 96 433 fl., bei einer Mehrverfrachtung von 6 856 t. Werden von den Ergebnissen der westlichen Staatsbahnen jene der Wiener Stadtbahn mit 172 776 fl. und 2 112 197 Reisenden ausgeschieden, so ergibt sich für die übrigen Linien der westlichen Staatsbahnen eine Steigerung um 35 053 fl. und 103 657 Reisende, welche zum grösseren Theile auf den Nahverkehr entfällt. Im Güterverkehre vertheilen sich die Einnahmen und beförderten Frachten auf die westlichen Staatsbahnen mit einer Zunahme von 74 573 fl. und 20 365 t und auf die Staatsbahnen in Galizien mit einer Abnahme von 171 006 fl. und 27 221 t. Auf den westlichen Staatsbahnen entfällt die Steigerung der beförderten Menge auf die Mehrverfrachtung in den Artikeln Kohle, Rüben, Holz und Obst, wogegen bei Steinen und Baumaterialien eine Verringerung der Transporte eingetreten ist. Auf den Staatsbahnen in Galizien hatte die Verringerung der Ein- und Durchfuhr von Getreide aus Russland und Rumänien sowie die gänzliche Einstellung der Viehtransporte aus Rumänien und die Abnahme der Transporte von Holz aus dem Auslande eine Verkehrsabnahme zur Folge. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. betragen die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre der Staatsbahnen insgesammt 93 104 722 fl. gegen 91 447 395 fl. aus dem gleichen Zeitabschnitte im Jahre 1898, daher sich für das Jahr 1899 eine Mehreinnahme von 1 657 327 fl. ergibt.

— **Elektrische Bahn Wien-Baden.** Zwischen der Südbahn und der elektrischen Bahn Wien-Baden wurden vor einiger Zeit Verhandlungen eingeleitet, welche den Verkauf der der Südbahn gehörigen elektrischen Linie Mödling-Hinterbrühl an die elektrische Bahn Baden-Wien betrafen. Die Verhandlungen sind jedoch ohne Ergebniss geblieben, weil die elektrische Bahn Mödling-Hinterbrühl eine andere Spurweite als die elektrische Bahn Wien-Baden besitzt, deshalb ganz umgelegt werden und ausserdem eine bedeutende Umgestaltung in der gesammten elektrischen Anlage erfahren müsste.

— Die Entscheidung in Angelegenheit der **Zillerthalbahn** ist nunmehr erfolgt, und zwar, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt“ meldet, zu Gunsten des linksufrigen Projektes. Die Ertheilung der Konzession für die am linken Ufer der Ziller herzustellende schmalspurige, mit Dampf zu betreibende Lokalbahn von Jenbach nach Mayrhofen steht unmittelbar bevor. Es soll noch in diesem Jahre mit den Bauarbeiten begonnen werden.

— **Umtausch der alten Eisenbahnfrachtbriefe.** Da die mit der Ministerialverordnung vom 10. Dezember 1892 eingeführten Frachtbriefe für den inneren Güterverkehr nur mehr bis 31. d. Mts. verwendet werden dürfen, können nach einer Verordnung des Finanzministeriums im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium die bis zu diesem Zeitpunkte unverwendet gebliebenen Frachtbriefe der bezeichneten Gattung, sofern sie keinerlei Eintragungen enthalten, bis Ende März 1900 bei den hierzu berufenen Verschleissämtern unentgeltlich gegen neue Frachtbriefe umgetauscht werden. Altartige, mit gedruckten oder schriftlichen Eintragungen versehene Frachtbriefe, von denen ein eisenbahnamtlicher Gebrauch nicht gemacht wurde, können gleichfalls innerhalb derselben Frist, jedoch nur unter Beobachtung der diesfalls bestehenden Vorschriften und gegen Vergütung der Gebühr von 1 Heller für das Stück gegen neue Frachtbriefe umgetauscht werden.

— **Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen.** In finanzieller Beziehung kann das Berichtsjahr 1898 für diese Kassen als ein günstiges bezeichnet werden, indem neuerlich bei einer Anzahl der Reservefonds den satzungsgemässen Höchststand erreicht oder überschritten hat. Die Gesammteinnahmen betrugen im Jahre 1898 1 005 461,71 fl. (gegen 965 878,185 fl. im Jahre 1897). Von diesen entfielen auf:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Mitgliederbeiträge . . | 627 366,72 fl. | = | 62,4 % |
| Beiträge der Arbeitgeber | 311 843,95 „ | = | 31,0 „ |
| sonstige Einnahmen . . | 18 034,85 „ | = | 1,8 „ |
| Zinsen . . . . . . . . | 48 214,14 „ | = | 4,8 „ |
| Kursgewinne . . . . . | 2,05 | | |
| zusammen . . . | 1 005 461,71 fl. | | |

Die Gesammtausgaben bezifferten sich im Jahre 1898 auf 891 796,38 fl. (gegen 844 933,86 fl. in 1897) und vertheilen sich auf:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Krankengelder . . . . . . . | 492 524,735 fl. | = | 55,2 % |
| Aerzte und Krankenkontrole | 136 068,52 „ | = | 15,3 „ |
| Medikamente und Heilmittel . | 119 052,195 „ | = | 13,4 „ |
| Spitalskosten . . . . . . . | 29 702,33 „ | = | 3,3 „ |
| Beerdigungskosten . . . . | 39 088,81 „ | = | 4,4 „ |
| Verwaltungskosten . . . . | 2 883,42 „ | = | 0,3 „ |
| sonstige Ausgaben . . . . | 67 525,49 „ | = | 7,5 „ |
| Kursverluste . . . . . . . | 4 950,88 „ | = | 0,6 „ |
| zusammen . . . . | 891 796,38 fl. | | |

Die Leistungen für die Familienangehörigen erforderten im Jahre 1898 einen Aufwand von 125 364,14 fl., d. i. 14,1 % der Gesammtausgaben. Dies sind Mehrleistungen, welche bei den Bezirkskrankenkassen gänzlich entfallen. Ausserdem ist noch in Betracht zu ziehen, dass die Betriebskrankenkassen der österreichischen Eisenbahnen fast gar keine bezw. nur ganz geringfügige Verwaltungskosten zu tragen haben, da die Bahnverwaltungen diese Kosten zumeist selbst bestreiten. Ferner gewähren einzelne Betriebskrankenkassen ausser den bereits erwähnten Mehrleistungen für die Angehörigen der Mitglieder auch den Mitgliedern selbst erhebliche Mehrleistungen. Dieselben umfassen die Fortdauer des Krankengeldbezuges von 20 Wochen bis zu einem Jahre, ein 60 % übersteigendes Ausmaass des Krankengeldes, ferner höhere Beerdigungskosten, Kurkosten, Geldunterstützungen usw.

Die Gebahrungsüberschüsse von zusammen 113 665 fl. wurden in Gemässheit der gesetzlichen Bestimmungen den Reservefonds zugeführt.

Von den mit Ende 1898 bestandenen 28 Krankenkassen der österreichischen Privateisenbahnen erzielten deren 8 Gebahrungsüberschüsse, welche die gesetzliche Mindestdotirung

von 20 % der Jahresbeiträge überstiegen, bei 12 Kassen schwankt dieser Ueberschuss zwischen 10 und 20 %, bei weiteren 3 Kassen ist derselbe unter 10 % und 5 Kassen weisen Gebahrungsabgänge auf.

Mit 31. Dezember 1898 ist der erste zehnjährige Geltungsabschnitt der durch das Gesetz vom 31. März 1888 eingeführten Krankenversicherung abgelaufen. Seit dem Bestande der Kassen haben die Mitglieder eingezahlt 5 083 611,40 fl., dagegen betrug der Werth der von denselben auf Rechnung der Krankenkassen bezogenen Begünstigungen 6 921 098,285 fl. Die Mitglieder bezahlten sohin mit ihren Einzahlungen 73.4 % der ihnen zugekommenen Leistungen. Diese Leistungen vertheilen sich wie folgt:

| | |
|---|---|
| Krankengelder | 4 029 030,26 fl. |
| Aerzte und Kontrole | 1 281 401,57 „ |
| Medikamente und Heilmittel | 882 777,795 „ |
| Spitalskosten | 204 236,91 „ |
| Beerdigungskosten | 287 456,54 „ |
| Entbindungskosten, Geldunterstützungen usw. | 236 695,21 „ |
| zusammen | 6 921 098,285 fl. |

## Vereinsausland.

— Bekanntlich hat der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, kürzlich eine Verfügung, betreffend die **Neuregelung der Dienst- und Ruhezeit der bei den französischen Eisenbahngesellschaften beschäftigten Heizer und Mechaniker**, erlassen. Das „Journal officiel" veröffentlicht in seiner Nummer vom 25. November den Wortlaut dieses vom 4. November datirten sowie eines neuen Erlasses und ausserdem ein Rundschreiben, welches die vorhergehenden Bestimmungen ergänzen soll. Wir entnehmen denselben folgendes:

Die Dienstzeit aller auf den Bahnhöfen, Stationen und Haltestellen beschäftigten Beamten ist auf 12 Stunden, die Ruhezeit in ununterbrochener Folge auf 9, für die in den Bahnhöfen wohnenden Beamten auf 8 Stunden festgesetzt.

Jeder im Dienste beschäftigte Beamte erhält monatlich einen vollen oder zwei halbe Ruhetage.

Im Nachtdienst darf kein Beamter mehr als 14 aufeinander folgende Nächte beschäftigt werden.

Auf den kleinen Bahnhöfen, auf denen täglich höchstens drei Züge in jeder Richtung verkehren und nur ein Beamter den Dienst versieht, kann ausnahmsweise die Dienstzeit dieses Beamten die gegebene Grenze von 12 Stunden überschreiten, doch muss dies unbeschadet einer Ruhezeit von 8 Stunden geschehen.

In dem Rundschreiben vom 24. November fordert der Minister die Kontrolbeamten auf, streng darüber zu wachen, dass die Bediensteten während ihrer Ruhezeit auch wirklich unbeschäftigt bleiben; sein Erlass soll, weit davon entfernt, eine Einschränkung des Dienstpersonals zu befürworten, im Gegentheil für die Kontrolbeamten eine Veranlassung sein, dafür zu sorgen, dass die Eisenbahngesellschaften überall da, wo es noth thue, besonders auf den kleinen Bahnhöfen, das Dienstpersonal in genügender Weise vermehren.

— Zum Kapitel des **Wagenmangels auf der französischen Westbahn** wird dem „Matin" aus Laval geschrieben, „dass die Deutschen, welche viel Obst in der Bretagne kaufen, dieses Jahr ihre Wagen hingeschickt haben, um die im Westen gekauften Aepfel zu holen. Man habe deutsche Wagen, beladen mit Aepfeln, gesehen. Einzelne unter ihnen trugen den weiss angeschriebenen Namen „Breslau".

Der „Matin" regt sich hier offenbar unnütz auf! Die Wagen des Direktionsbezirks Breslau sind jedenfalls mit irgend einer Fracht beladen aus dem deutschen Ostbezirk nach Laval gelangt und dann natürlich zur Rückbefrachtung mit Obst benutzt worden. Dass deutsche Wagen eigens nach Frankreich geleitet wären, nur um dort mit Obst zurückbeladen zu werden, ist nach den internationalen Einrichtungen ausgeschlossen!

— **Ingeniör Alfred Brandt** †. Die Eisenbahntechnik hat einen überaus schmerzlichen Verlust zu beklagen. Alfred Brandt, einer der ersten Tunnelbauer unserer Zeit, ist inmitten seines Schaffens in Brieg, wo er den Bau des Simplontunnels auf der Nordseite leitete, einem Herzschlag erlegen. In Hamburg geboren, in Zürich zum Ingeniör ausgebildet, war er zu Ende der 60er Jahre bei österreichischen Bahnbauten, hierauf unter Hellwag beim Bau der Gotthardbahn thätig. Dort konstruirte er seine rühmlichst bekannt gewordene Bohrmaschine mit rotirendem Kernbohrer und hydraulischem Kraftantrieb, die beim Bau des Sonnsteintunnels der Salzkammergutbahn im Jahre 1877 zum ersten Male in Verwendung kam und auch beim Arlbergtunnel ihre Leistungsfähigkeit, ihre geräuschlose und ruhige Arbeit gegenüber der selbstzerstörenden Wirkung der Stossbohrmaschinen im grossen in glänzender Weise erwies. Allgemein bekannt ist heute die geniale Bauweise Brandt's beim Simplontunnel, einem der grossartigsten Bauwerke unserer Zeit, wo mittelst der zwei, 17 m von einander entfernten Sohlstollen, die durch Querschläge nach je 200 m verbunden sind, eine wirksame Ventilation und mittelst Wasserzerstäubern eine ausgiebige Kühlung der Luft im Stollen erzielt wird. Seine letzten Arbeiten, die unausgesetzt auf die Verbesserung der Hilfsmittel des Tunnelbaues ausgingen, galten der Benutzung flüssigen Sauerstoffes zum Sprengen des Gesteins und der Konstruktion einer „Schutterkanone", die durch den gewaltigen Druck komprimirten Wassers das gesprengte Material vertheilt und die Entfernung der gelösten Massen „zur Freimachung der Ortes" erleichtert.

Es war Brandt nicht mehr vergönnt, das grossartigste Werk seines Lebens zu Ende zu führen. Seine eiserne Natur, sein unerschöpflicher Erfindungsgeist, seine unüberwindliche Energie — nun haben sie im Tode ihren Ueberwinder gefunden. („Oester. E.-Ztg.")

— Aus dem Bericht der Sindaci der **sizilianischen Eisenbahnen** für die Hauptversammlung vom 28. November d. J. ist folgendes hervorzuheben: Die Einnahmen des gesammten Netzes bezifferten sich in dem am 30. Juni beendeten Betriebsjahre auf 11 210 098 L. und übersteigen damit um 645 647 L. diejenigen in 1897/98. Hiervon entfallen vertragsmässig auf die Gesellschaft 8 757 881 L., ferner Zurückvergütung von Spesen 240 971 L., Regierungszuschüsse 2 996 379 L. und Kilometervergütung auf die neuen Linien 4 901 013 L., zusammen daher 16 906 245 L. Dem stehen gegenüber Betriebs- und Verwaltungsspesen 9 412 073 L., d. h. 100 334 L. mehr wie in 1897/98, Zins- und Tilgungsdienste für die zur Herstellung der neuen Linien aufgenommenen Anleihen 4 808 674 L., Bankierprovisionen 31 585 L., Zuschuss für Erneuerung des rollenden Materials 400 000 L. und Abschreibung auf die Gründungsspesen 16 657 L. Im ganzen daher 14 668 990 L., so dass zur Verfügung der Aktionäre 2 237 255 L. verbleiben. Hiervon werden 388 878 L. der ausserordentlichen Rücklage überwiesen, die damit auf 3 793 393 Lire, d. h. fast die statutenmässige Höhe, anwächst und 1 400 000 Lire dienen zur Vertheilung einer Dividende von 7 % auf die umlaufenden 40 000 Aktien zu 500 L.

— Von der Verwaltung der russischen Eisenbahnen wird bekannt gegeben, dass der regelmässige Personen- und Güterverkehr auf der **Strecke Olita-Potaranzy der Transniemen-Zweigbahnen** in einer Ausdehnung von 6 Werst am 15./27. Oktober d. J. eröffnet worden ist.

— **Ein furchtbares Eisenbahnunglück** hat sich, wie wir der „Dresd. Ztg." entnehmen, Petersburger Meldungen zufolge, auf der **russisch-chinesischen Ostbahn** ereignet. Auf sechs Plattformen, die schwer mit Eisenplatten beladen, erwartete auf jeder Plattform je ein Arbeiter die Lokomotive an einer Stelle, wo der Weg abschüssig war. An den Plattformen der Wagen fehlten alle Bremsvorrichtungen. Sobald nun die Lokomotive mit Kraft gegen die Wagen rannte, um angekoppelt zu werden, geriethen diese sofort in Bewegung und rollten mit Heftigkeit den Abhang hinunter. 75 Werst weit sausten sie eine Stunde lang dahin bis zu einer Biegung, wo durch die heftige Erschütterung sämmtliche Wagen zur Entgleisung kamen; 30 Menschen sind dabei umgekommen, von vielen wurden einzelne Gliedmaassen direkt abgetrennt. Da sich in einigen Wagen auch Reisende befanden, versuchten manche während der Fahrt abzuspringen. Sie blieben theils todt, theils schwer verletzt auf dem Gleise liegen und wurden erst später aufgefunden.

— Ueber die **Thätigkeit des englischen Kapitals in chinesischen Eisenbahnunternehmungen** sind von dem Vorsitzenden der British and Chinese Corporation interessante Mittheilungen gemacht, aus denen wir der „Voss. Ztg." folgendes entnehmen: In Anbetracht der für Nordchina so besonders nöthigen Beschaffung von Eisenbahnverbindungen würde die Verwaltung jedwedem Arrangement zwischen den Verwaltungen der nördlichen und der russisch-sibirischen Bahn freundlich gegenüberstehen, da solche Verständigungen für den Durchgangsverkehr von gegenseitigem grossen Vortheil seien. Was die verschiedenen Unternehmungen der Gesellschaft betreffe, so hätten die Eisenbahnlinien, welche Shanghai zum Mittelpunkt und den reichsten Theil des Yangtsethales zum Betriebsfelde haben, Aussicht auf den bedeutendsten Verkehr in China und auf die befriedigendsten Ergebnisse. Die Tientsin-Chinkiangbahnkonzession, welche die Gesellschaft zusammen mit der deutsch-asiatischen Bank besitze, betrachten die

Direktoren als sehr werthvoll. Die Bahn würde eine grosse Durchgangslinie von Norden nach Süden bilden und die Hauptstadt mit dem grossen Hafen Shanghai in Verbindung bringen.

— **Ein Eisenbahnzug vom Sturme in einen Fluss geweht.** Wie wir in Nr. 79 d. Ztg. bereits kurz berichteten, ereignete sich ein schrecklicher Eisenbahnunfall, wie er in Japan noch nicht vorgekommen und glücklicher Weise in den Annalen des Eisenbahnbetriebes aller Länder nur äusserst selten zu verzeichnen ist, am 7. Oktober d J. auf der Nipponbahn, als ein überaus heftiger Südoststurm über die Hauptinsel Hondo hinwegfegte. Als der gemischte Zug von Tokio auf der Stammbahn nach Fukushima, der 11 Uhr Vormittags den Bahnhof Uyeno in Tokio verlassen hatte und Nachmittags 4 Uhr 14 Minuten in der Station Nishinasuno fällig war, hinter der Station Yaita, nördlich von Utsunomiya, aus einem Einschnitt herausfahrend die Brücke des Hokiflusses erreichte, wurden die sämmtlichen acht Personenwagen, die sich am Schlusse des Zuges befanden, infolge der Gewalt des orkanartigen Windes, etwa 4,5 m tief von der Brücke in den Strom herabgeworfen. Die Zuglokomotive, eine zweite Maschine ohne Dampf, die nach Fukushima befördert wurde, und die zehn nachfolgenden Güterwagen blieben sämmtlich auf dem Gleise, während die Kuppelung zwischen dem letzten Güterwagen und dem folgenden Personenwagen riss und sämmtliche Personenwagen in die Fluthen des durch die vorausgegangenen heftigen Regengüsse stark angeschwollenen Flusses stürzten Es erscheint fast wie ein Wunder, dass von den Insassen des Zuges 40 mit dem Leben, wenn auch mit mehr oder minder schweren Verletzungen davonkamen; 18 Personen waren sofort todt, ein Reisender erlag an einem der folgenden Tage den erhaltenen Verletzungen und später wurde noch ein Leichnam im Flusse gefunden. Die Brücke über den Hoki, die keinerlei Beschädigungen aufweist, besteht aus 13 Oeffnungen von je 70 Fuss = 21,34 m Spannweite und die Ueberbauten sind, wie dies in Japan bei den meisten Bahnen für solche Spannweiten üblich, Blechträger mit darüber liegenden hölzernen Querschwellen, auf denen die Schienen befestigt sind. Weder ein Geländer noch sonst irgend Schutz gegen Entgleisungen ist auf der Brücke vorhanden. Für die Annahme, dass dem Unfalle etwa eine Entgleisung der verunglückten Wagen vorausgegangen sei, fehlt es an jedem Anhalte; die Brücke liegt in der Geraden und die Strecke ist auch vor der Brücke geradlinig. In den Tagesblättern wurde allerdings mehrfach die Beobachtung mitgetheilt, der Zug habe beim Eintreffen auf der Brücke eine ungewöhnlich hohe Geschwindigkeit besessen; sofern sich diese Vermuthung nur auf die Angabe von Laien stützt, wird ihr schwerlich grosses Gewicht beizumessen sein, denn es ist bekannt, wie irrige Vorstellungen sich oft bei Laien über thatsächliche und zulässige Fahrgeschwindigkeiten im Eisenbahnbetriebe bilden. Es ist möglich, dass die eingeleitete amtliche Untersuchung weiteren Aufschluss hierüber zu Tage fördert. Augenscheinlich wehte der Sturm mit solcher Heftigkeit, dass die Stabilität der leichteren und dabei eine grössere Angriffsfläche darbietenden Personenwagen verloren ging. Der völlig leere Wagen I. Klasse, dessen Stabilität am geringsten war, wurde zuerst aus dem Gleise gehoben, die übrigen Personenwagen alsbald mitgerissen. Es wird berichtet, dass zum Umwerfen des unbesetzten Wagens I. Klasse, der ein Gewicht von 7,5 t hatte, nur ein Winddruck von 25 Pfund auf den Quadratfuss = 122 kg/qm erforderlich sei, während der thatsächlich wirkende Winddruck wohl, begünstigt durch die freie Lage der Unfallstelle, erheblich grösser gewesen ist. Der Vorfall, der wegen seiner traurigen Folgen ein sehr berechtigtes Aufsehen in Japan gemacht hat, beweist nun aufs neue*) die erhöhte Gefahr der schmaleren Spurweite für den Personenverkehr in einem Lande, das wie Japan so häufig von heftigen Stürmen und Teifunen heimgesucht wird. Auf der japanischen Staatsbahn sind die Stationsvorsteher seit kurzem angewiesen, bei augenscheinlich heftigen Stürmen nach pflichtmässigem Ermessen mit der Absendung der Züge zu warten, bis die Gefahr vorüber ist. Vielleicht gibt der traurige Unfall Veranlassung, dass dieses Verfahren auch bei den Privatbahnen eingeführt wird. Als an jenem Tage der Sturm seine Höhe erreichte, wurden auf der Staatsbahn drei Züge, der erhaltenen Anweisung gemäss, nicht abgelassen und entgingen somit der Gefahr. Für die Opfer des Unfalls veranstaltete die Nipponbahngesellschaft kürzlich eine grosse Trauerfeier nach buddhistischem Ritus, an der eine ungemein zahlreiche Betheiligung stattfand. Auch wird die Gesellschaft auf Beschluss der Aktionäre namhafte Summen an die Hinterbliebenen der Verunglückten und Schmerzensgelder an die Verletzten bezahlen. In Bezug auf die Anzahl der Opfer dürfte der Unfall in Japan alle bisherigen Eisenbahnunfälle ganz erheblich übertreffen.

*) Vergl. übrigens die Mittheilung über einen ganz ähnlichen Eisenbahnunfall in Japan Nr. 74 S. 1174 d Ztg., der sich am 30. Juni d. J. auf der Tokaidostaatsbahn ereignete, glücklicher Weise aber ohne schlimme Folgen verlief.

— Eine interessante Beschreibung der **Bergeisenbahn nach Dardschiling im Himalaya** finden wir im „Globus". Ein Besuch in Dardschiling, heisst es dort, macht heute keine Schwierigkeiten, es bedarf nicht mehr der Ochsenkarren und Träger, die einen früher von Siliguri, dem Endpunkte der bengalischen Ostbahn, mühsam eine volle Woche hindurch durch die Berge nach Dardschiling schleppten; heute führt die Bahn den Reisenden in 22 Stunden aus dem heissen fieberschwangeren Kalkutta bis unmittelbar ans Ziel.

Die Eisenbahnfahrt durch die Ebene bietet kaum etwas Interessantes; man thut daher gut in Kalkutta am Nachmittag den Zug zu besteigen und die Nacht darin zu verschlafen. Zwischen 8 und 9 Uhr Abends wird der Ganges passirt, und zwar auf einer Dampffähre. Die Ueberfahrt dauert eine halbe Stunde und man hat darum Zeit, auf der Fähre die Abendmahlzeit einzunehmen. Um 6 Uhr früh ist man in Siliguri und sieht bei Eintritt der Helle vor sich die zahllosen Schneehäupter des Himalaya hinter- und nebeneinander immer höher aufsteigen. In Siliguri steigt man auf die Dardschiling-Himalayabahn um, die in der Regel täglich einmal hin und zurück verkehrt. Diese Bahn, die auf einer Strecke von 80 km eine Höhendifferenz von etwa 2 200 m zu überwinden hat, ist ein Meisterwerk der Technik. Sieht man den winzigen Zug mit seiner kleinen Maschine und den 10 bis 12 kaum 2 m langen Wägelchen auf dem Geleise von nur 60 cm Spurweite stehen, so glaubt man ein Spielzeug vor sich zu haben; doch bald bekommt man vor der Bahn Respekt, wenn man sieht, wie tapfer sie die Hindernisse nimmt und den Reisenden in völliger Sicherheit immer höher führt. Die Bahnlinie hält sich im ganzen an die Strasse und weicht von ihr nur ab, wenn zu scharfe Krümmungen oder zu starke Steigungen vermieden werden sollen. Das geschieht theils durch Schleifen, theils durch staffelförmiges Vorrücken; die Gleise liegen wie Stufen übereinander, auf der einen Stufe zieht die Maschine den Zug, auf der anderen schiebt sie ihn vor sich hin. Dieser Zickzackkurs bedeutet natürlich einen grossen Umweg, es sind dadurch aber auch Tunnels und schwierige Ueberführungen vermieden.

Mehrere Kilometer hinter Siliguri sieht man die ersten Theeplantagen, die auf den abgeholzten Kuppen der Hügel liegen, bis zur Höhe von 2 000 m gedeihen und in ihrem Aeusseren frisch angelegten Weinbergen ähnlich sind. Um 10 Uhr Vormittags ist man in Tindharia, 760 m hoch. Ein Blick rückwärts enthüllt dem Beschauer die ausgedehnten Gangesebenen mit ihren wie Silberstreifen blitzenden zahlreichen Flüssen. Es ist inzwischen etwas kühl geworden und man bereut es nicht, wenn man so vorsichtig gewesen ist, sich mit einem warmen Ueberzieher zu versehen.

Die nächste Station, Kurseong, liegt bereits 1 525 m hoch und ist noch 26 km von Dardschiling entfernt. Hier unterbrechen manche Reisende die Fahrt, um einen zu unvermittelten Uebergang aus der Tropenhitze der Ebene in die kühle Temperatur von Dardschiling zu vermeiden. In der Nähe liegt Ghum, wo die Bahn mit fast 2 200 m ihren höchsten Punkt erreicht und Jellapahar, wo ein Theil der invaliden Soldaten zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit untergebracht sind. Hinter Ghum steigt die Bahn bis auf 2 000 m hinab; noch eine Krümmung und vor uns liegt Dardschiling mit seinen bunt über den Hügel zerstreuten Häusern, während sich anscheinend in nächster Nähe dahinter über einer Wolkenbank das imposante Panorama des Himalaya mit dem zweithöchstem Berge, dem 8 580 m hohen Kantschindschinga, enthüllt.

— Die „Köln. Ztg." gibt die Mittheilungen der „Times" über das am 28. Oktober d. J. mit der Chartered Company unterzeichnete **Eisenbahnabkommen für Deutsch-Südwestafrika** wieder. Diese verweisen darauf, dass nach allen Anzeichen die Kopfstation nicht auf deutschem Gebiete, sondern im Norden von letzterem, nämlich in der grossen Fischbai (auf den portugiesischen Karten: Baia dos Tigres), etwa 50 km nördlich vom Grenzfluss Cunene, angelegt werden soll. In dem Vertrage soll bestimmt sein, dass auf Güter, die über deutsches Gebiet nach Rhodesia verfrachtet werden, Durchgangszölle erhoben werden dürfen, mit der Maassgabe, dass diese Zölle 3 % vom Werthe nicht übersteigen dürfen, wenn die Kopfstation sich auf deutschem Gebiete befindet, und bis 1,5 %, wenn sie auf portugiesischem Gebiete liegt, so dass die etwaigen portugiesischen und deutschen Zölle zusammen 3 % nicht übersteigen dürfen. Auch auf deutschem und britischem Gebiete sollen die Durchgangszölle gleichmässig sein und zusammen 3 % nicht übersteigen; nach demselben Grundsatze ist vereinbart, dass Güter, die in einem Hafen auf portugiesischem Gebiete gelandet und von dort durch portugiesisches, deutsches oder englisches Gebiet weiter befördert werden, auf jedem dieser Gebiete gleichmässigen Zöllen unterworfen werden können, die jedoch durchschnittlich die Höhe von 3 % nicht übersteigen sollen. Sollte jedoch Portugal höhere Sätze als die von Deutschland und der South Africa (Chartered) Company beabsichtigten erheben, so würden sich letztere dazu verbinden, auf ihren beiderseitigen

Gebieten keine Durchgangszölle von mehr als 1 % zu erheben. Die auf Einfuhrgüter erhobenen Zölle sollen auch auf Ausfuhrgüter anwendbar sein. Die in dem Abkommen angeführten Zollsätze sind Höchstsätze, und der deutschen Regierung und der Chartred Company bleibt es daher unbenommen, auf ihren Gebieten niedrigere Sätze zu erheben oder ganz auf die Zölle zu verzichten. Die „Times" fügt hinzu, man könne mit Sicherheit annehmen, dass die beiden vertragschliessenden Parteien eine Abmachung mit Portugal im Auge haben, das ihnen gestatten werde, die grosse Fischbai als Endpunkt der neuen südafrikanischen Eisenbahn nach dem atlantischen Ozean zu benutzen. Eine Eisenbahn, die Transvaal durch Rhodesia mit der grossen Fischbai verbindet, würde den grossen Grubenbezirken der südafrikanischen Goldindustrie Zugang zum Ozean in einer Entfernung geben, die um etwa 2500 km Europa näher wäre als Kapstadt und anderseits die Entwickelung der deutschen Besitzungen wesentlich fördern, namentlich auch den Mineralschätzen zu gute kommen, die der nordwestliche Theil des deutschen Schutzgebietes enthalten soll.

— In der neuesten Entwickelung **Mexikos** unter der langen und friedlichen Präsidentschaft des Generals Diaz lässt sich sehr deutlich die hohe **wirthschaftliche und politische Bedeutung der Eisenbahnen** verfolgen. In einem Bericht der „Nat.-Zeitung" aus Mexiko wird der Ausbau der Verkehrsanstalten geradezu als die Grundlage der grossen Erfolge des Generals Diaz bezeichnet. Die Länge der dem Verkehre übergebenen Eisenbahnen betrug 1877: 692 km; 1892: 10896 km; 1899 (1 Juli): 13379 km; Telegraphenlinien waren im Betriebe 1877: 7927 km; 1892: 58000 km; 1898: 68250 km. Die von der Regierung seit dem Jahre 1876 bewilligten Subventionen an Gesellschaften zum Bau von Eisenbahnen und Telegraphen betragen über 110000000 Dollar, die zum Theil in baarem Gelde, zum Theil in sogenannten Certifikades bezahlt wurden, welche letztere vor wenigen Jahren gegen innere 5 % Staatsschuld umgetauscht sind. Hier noch mehr, wie in Europa und den Vereinigten Staaten von Nordamerika, sind die Bahnen Voraussetzung für den Aufschwung des Landes gewesen, vor allem auch darum, weil erst durch und mit den Bahnen die militärische Beweglichkeit und Leistungsfähigkeit der Föderalregierung verliehen wurde, die ihr maassgebenden Einfluss im Lande und damit dem letzteren ungestörten Frieden brachte. So sind denn auch die gewohnheitsmässigen Pronunciamientos bei den Wahlen der Gouverneure der souveränen Einzelstaaten verschwunden, und mit ihnen die Gefahr, dass auch Nachbarstaaten, ja in vielen Fällen das ganze Land in Kampf und Revolution gezogen werde. Mit dem wachsenden Bahnnetze erstarkten Handel und Wandel und die Einnahmen der Föderalregierung mehrten sich. Sie betrugen 1877/78: 19772638 D.; 1891/92: 39993743 D.; 1898/99 über 59000000 D. Damit erhielt die Regierung auch die nöthigen Mittel zur militärischen Ausrüstung und Bereitschaft; Gegenden, in denen früher erst nach Wochen und Monaten eine militärische Intervention sich mehr oder weniger kräftig fühlbar machen konnte, sind allmählich und in fortschreitendem Maasse vollkommen abhängig von dem Einflusse der Föderalregierung geworden.

## Allgemeines.

— **Sandbremse für Lokomotiven.** Die Bremswirkung bei den Zügen wird durch die Benutzung von Sandstreuern erhöht. Doch ist auf deren zuverlässige Wirkung, wie bekannt, nicht immer zu rechnen, da die alten Bauarten sich verstopfen können, ein Uebelstand, der auch bei den neueren durch Dampf oder Pressluft betriebenen Sandstreuern nicht behoben ist, auch wohl nicht behoben werden kann. Die Franzosen haben stellenweise für die Förderung des Sandes Transportschnecken in Anwendung gebracht und dadurch die Möglichkeit gewonnen, weniger reinen Sand streuen zu können. Unter Anwendung einer Förderschnecke lässt sich das beispielsweise von Brüggemann benutzte Verfahren, Schnellbremse und Sandstreuer zu selbstthätiger Wirkung zu verbinden, in der Weise ausgestalten, dass eine mittelst Dampf angetriebene Transportschnecke zur Anwendung komme, die bei Personenzügen, die mit Schnellbremse ausgerüstet sind, mit letzterer in Verbindung steht und mit dieser stets zugleich in Thätigkeit tritt. Die Firma M. H. Thofehrn in Hannover beschäftigt sich mit der Herstellung derartiger von ihr als besonders zweckmässig empfohlener Sandbremseinrichtungen. Die Führung des Sandes zu den Abfallröhren erfolgt zwangläufig und selbstthätig. Der Apparat kann aber auch durch den Lokomotivführer selbst und von Hand bedient und daher jederzeit kontrolirt werden. Bei Güter- und solchen Zügen, die nur mit Handbremsen gefahren werden, hat der Lokomotivführer die Sandbremse sofort beim Geben oder Ertönen des Bremssignals in Thätigkeit zu setzen. Die genannte Firma beschäftigt sich ferner mit der Herstellung von Trockenöfen für den Streusand der Lokomotiven, da es wichtig ist, genügend vorbereiteten, namentlich trockenen Sand zur Anwendung zu bringen. Die Oefen haben Dampfheizung durch direkten Dampf oder Abdampf. Sie sind in Zellenform gebaut und jede Zelle besitzt eine besondere Siebvorrichtung. Der Ofen kann mit Leichtigkeit vergrössert und so den jeweiligen Betriebsverhältnissen gut angepasst werden. Für kleinere Lokomotivschuppen, z. B. mit fünf Lokomotiven, ist ein Ofen mit zwei Zellen ausreichend; bei grösseren Schuppen werden zweckmässig für je fünf Lokomotiven weitere zwei Zellen gerechnet.

— Kürzlich wurden die ersten Versuche in den Vereinigten Staaten von Nordamerika mit dem **Pollack-Viragsystem der Schnelltelegraphie** unternommen. Zwischen Chicago und Buffalo wurden nach Mittheilung der „Voss. Ztg." 90000 Worte in der Stunde telegraphirt. Zwischen Chicago und Milwaukee wurden gar 140000 Worte in der Stunde abgesandt. Die Entfernung zwischen Chicago und Buffalo beträgt 1062 Meilen. Herr Virag überwachte die Experimente und glaubt, dass durch eine Verbesserung des Systems noch mehr Worte innerhalb einer Stunde gedrahtet werden können.

— Der **erste elektrische Hotelomnibus** ist jetzt in **Berlin** in Betrieb gesetzt worden. Der Omnibus gewährt Raum für sechs bis acht Personen. Er ist mit einem fünfpferdigen Elektromotor nach dem Columbiasystem ausgestattet. Eine Ladung reicht für einen Weg von 20 km. Die Beleuchtung des Wagens ist natürlich ebenfalls elektrisch. Sechs Glühlampen, von denen zwei aussen und vier im Innern des Wagens angebracht sind, überschütten den Wagen mit einer Fülle von Licht. Der Wagen ist von der Gesellschaft für Verkehrsunternehmungen gebaut und in Betrieb gesetzt. („B. B.-Ztg.")

## Bücherschau.

— **Kalender für Eisenbahntechniker.** Begründet von Edm. Heusinger von Waldegg. Neubearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von A. W. Meyer, königlicher Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei der königlichen Eisenbahndirektion in Hannover. 27. Jahrgang. 1900. Nebst einer Beilage, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 ℳ.

In der Eintheilung ist dieser den Fachgenossen unentbehrlich gewordene Rathgeber auch diesmal unverändert geblieben: im gehefteten Theil ist derjenige Stoff enthalten, der stets zur Hand sein muss, während technische Abhandlungen, Gesetze, Normen, technische und Personalstatistik in den gehefteten Theil verwiesen sind. Aber der Inhalt des Kalenders hat wesentliche Veränderungen erfahren. Die Abhandlung über Oberbauanordnungen ist vom Eisenbahndirektor Schubert auf die bayerischen, sächsischen, württembergischen, badischen, pfälzischen, mecklenburgischen, oldenburgischen und österreichischen Eisenbahnen ausgedehnt worden. Der Abschnitt „Elektrische Streckenblockirung" ist ergänzt, die Abhandlung über „Neben- und Lokal- bezw. Kleinbahnen" ist von Professor Birk in Prag neu bearbeitet. Andere Abschnitte sind durch zahlreiche Zusätze vermehrt und nach dem neuesten Stande geändert, so das Verzeichniss der zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörigen Bahnen, die Gesetze und Normen, die Technische Statistik, die Statistik der Fabriken, die Beamtenverzeichnisse.

— **Kalender für Strassen- und Wasserbau- und Kulturingenieure.** Begründet von A. Reinhard. Neu bearbeitet unter Mitwirkung von Fachgenossen von R. Scheck, königlicher Baurath in Stettin. 27. Jahrgang. 1900. Nebst 3 Beilagen, einer neuen Eisenbahnkarte in Farbendruck und zahlreichen Abbildungen im Text. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. Preis 4 ℳ.

Der vorliegende und der Kalender für Eisenbahntechniker von A. W. Meyer, begründet von Heusinger von Waldegg, sind Geschwister. Nicht allein mit Bezug auf das Alter — beide haben jetzt die 27. Auflage —, sondern auch in Bezug auf Inhalt und Ausstattung und — last not least — auch an Gediegenheit. Was der Heusinger'sche Kalender für den Eisenbahnmann, bedeutet der vorliegende für den Strassen-, Wasserbau- und Kulturingenieur. Beide stammen auch aus demselben Verlag und der grundlegende Stoff ist in beiden — was nur zu begrüssen ist — buchstäblich derselbe. Uebereinstimmend sind der allgemeine mathematische und mechanische sowie der geodätische Theil u. a., während bei Scheck namentlich das Strassen- und Meliorationswesen einen breiteren Raum hat,

während Meyer dafür das Eisenbahnwesen in den Vordergrund stellte.

Zum vorliegenden 27. Jahrgange des Scheck'schen Kalenders ist zu bemerken, dass im Kapitel Wasserbau wesentliche Aenderungen vorgenommen sind; die Abtheilung über die Bewegung des Wassers in Flüssen und Kanälen ist durchgesehen und durch Beifügung einer zeichnerischen Darstellung für die praktische Benutzung besser verwerthbar gemacht worden. Die Kapitel Gründungen, Brückenbau u. a. sind ergänzt und Neben- und Kleinbahnen ganz neu bearbeitet worden.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Infolge des in letzter Zeit aussergewöhnlich starken Güterandranges und der hierdurch verursachten Güterstauung in der Strecke Oderberg-Ruttka wird, unter Aufrechthaltung der für die Stationen Zsolna und Ruttka bisher in Kraft stehenden Zuschlagsfristen, für die Dauer der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, eine temporäre Zuschlagsfrist von 2 Tagen mit Gültigkeit vom 25. November l. J. bis auf Widerruf, und zwar der Dringlichkeit halber vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde in Anrechnung kommen.

Diese Zuschlagsfrist hat Geltung für alle Frachtgüter (lebende Thiere und leicht verderbliche Güter ausgenommen), welche über die obengenannte Linie Oderberg-Ruttka bezw. vice versa oder über eine Theilstrecke derselben befördert worden oder in einer Station dieser Linie zur Aufgabe oder Abgabe gelaugen.

### Aenderung von Stationsnamen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Dem an der Bahnstrecke Wörth-Lembach gelegenen Haltepunkte Liebfrauenthal ist die Bezeichnung Liebfrauenthal-Görsdorf beigelegt worden.

### Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4237 vom 28. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 1. Dezember d. J.).

Nr. 4283 vom 29. November d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 2. Dezember d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Güterverkehr.

### Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif,

Theil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 gelangt der 1. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 1. Februar 1900

München, den 29. November 1899. (3173)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

### Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn usw.

Für Steinkohlensendungen von den im Ausnahmetarif vom 1. November 1897 für den vorgenannten Verkehr enthaltenen Kohlenversandstationen, unter Ausschluss der Stationen Ludwigsdorf, Neurode, Rubengrube und Möhlten, nach Station Königinhof der südnorddeutschen Verbindungsbahn werden vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, die im bezeichneten Tarif vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 8 Heller für 100 kg zur Anwendung gebracht.

Breslau, den 28. November 1899. (3174)
Königliche Eisenbahndirektion.

### Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde etc.

Wie bisher wird auch vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis Ende Dezember 1900 für Kohlensendungen nach Station Königinhof der südnorddeutschen Verbindungsbahn der Schnittfrachtsatz 2 Seite 18 des obenbezeichneten Tarifs von 72 auf 64 Heller für 100 kg ermässigt.

Kattowitz, den 29. November 1899. (3175)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. gelangt ein Nachtrag I zum Gütertarif für unseren Binnenverkehr, Theil II vom 15. April 1899 zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen formellen Ergänzungen und den bereits veröffentlichten Aenderungen verschiedener Ausnahmetarife einen neuen Ausnahmetarif für Petroleum und Naphta. Ausserdem werden durch den Nachtrag einige Aenderungen in den Sätzen des Getreideausnahmetarifs sowie die Aufnahme des Artikels Reis in diesen Tarif eingeführt.

Insoweit die letztbezeichnete Aenderung von Ausnahmesätzen Tariferhöhungen zur Folge hat, treten dieselben erst am 15. Januar 1900 in Kraft. Abgabe des Nachtrags erfolgt kostenlos.

Strassburg, den 27. November 1899. (3176)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

### Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1899 wird für die Beförderung von rohen Gipssteinen von Neckarzimmern nach Ludwigshafen a/Rh. ein ermässigter Frachtsatz von 0,27 ℳ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 29. November 1899. (3177)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

---

Zu dem Heft 1 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der Prinz Heinrichbahn andererseits kommt am 15. Dezember d. J. der VIII. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu in den direkten Verkehr einbezogenen Stationen Capellen, Aumetz und Bollingen und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 für Eisen und Stahl von Differdingen nach Basel und Alt-Münsterol Grenze.

Strassburg, den 26. November 1899. (3178)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

### Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 3. Dezember l. J. ist die Klassifikation der Pos. 0—5 (Oelkuchen und Oelkuchenmehl usw.) auf Seite 56 des Theiles I, wie folgt, abzuändern:

| Stückgut | Wagenladungen | | Ausnahmetarife |
|---|---|---|---|
| | von mindestens | | |
| | 5000 kg | 10000 kg | |
| | pro Frachtbrief und Wagen | | |
| III | A.-T. 1 | Sp.-T. III | — |

Die für Reishülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl von Triest etc. nach München Centr. Bhf., Ostbhf., Südbhf., Rosenheim und Traunstein in Nr. 90 vom 22 v. Mts. unter Pos. 3080 veröffentlichten Ausnahmesätze gelten vom gleichen Tage an auch für Oelkuchen und Oelkuchenmehl.

Auf Seite 10 des Theiles II ist im Spezialtarif III mit Wirksamkeit vom 3. De-

zember bei Freilassing der Ausnahmesatz 1,61[4]) nachzutragen.

[4]) Nur gültig für Oelkuchen und Oelkuchenmehl usw., ferner für Reishülsen, Reiskleie und Reisfuttermehl.

München, den 1. Dezember 1899. (3179)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember l. J. treten die in den Nachträgen II, III und IV zum badisch württemb. Gütertarif vom 1. Dezember 1897 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahn Kehl-Altenheim-Offenburg-Ottenheim in Kraft. Dagegen werden vom gleichen Zeitpunkte ab die im genannten Tarife enthaltenen Frachtsätze für Ottenheim Station der Nebenbahn Rhein-Laar-Seelbach aufgehoben. Die Station Alt=Freistett der Kehl-Bühler Nebenbahn führt nunmehr die Bezeichnung „Freistett“.

Karlsruhe, den 1. Dezember 1899. (3180)
Generaldirektion.

---

**Ausnahmetarif vom 1. Mai 1893 für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb.**

Am 1. Dezember d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. zum Hochofenbetrieb von Wasseralfingen der württembergischen Staatsbahnen nach den Hochofenstationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn ermässigte Ausnahmesätze in Kraft. Näheres bei den betheiligten Abfertigungsstellen.

Essen, den 29. November 1899. (3181)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag V zum Ausfuhrtarif vom 15. Februar 1897 für die Beförderung von Getreide usw. nach Niederland in Kraft. Durch denselben werden die Stationen Delden, Lochem und Markelo der niederländischen Staatsbahn in den Verkehr aufgenommen.

Abdrücke des Nachtrags sind durch die betheiligten Güter-Abfertigungsstellen zu beziehen.

Elberfeld, den 1. Dezember 1899. (3182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr.**

Am 1. Dezember d. J. erscheint zum Gütertarif vom 1. November 1898 der Nachtrag IV, enthaltend u. a. Tarifkilometer für die Stationen Horst i. W. und Hugo des Eisenbahndirektionsbezirks Essen, Köditz=Rinne und Königsee Th. des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, sämmtlich gültig vom Tage der Betriebseröffnung ab, Aufhebung der Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und 9S für die Versandstationen Broich, Dorsten, Frintrop, Geldern KM, Kettwig v. d. Br., Osterfeld Süd, Recklinghausen, Speldorf, Ueckendorf=Wattenscheid und Vohmarstein sowie für die Empfangsstation Halle mit Gültigkdit vom 15. Januar 1900 ab, ferner Aufnahme der Station Eller als Versandstation in den Ausnahmetarif 9S.

Mit dem 1. Dezember d. J. treten ferner Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 von Station Eller in Kraft, worüber näheres bei den Güterabfertigungsstellen zu erfahren ist.

Essen, den 28. November 1899. (3183)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 1. Dezember 1899 tritt zu den Heften 1 bis 6 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. je ein Nachtrag (VII bezw. V) in Kraft, welche Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen des Direktionsbezirks Essen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der pfälzischen Eisenbahnen und der württembergischen Staatseisenbahnen, sowie ermässigte Frachtsätze für einige württembergische Nationen enthalten. Die Frachtsätze für die Stationen Horst i. W. und Hugo des Direktionsbezirks Essen und Gandringen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen erhalten jedoch erst Geltung mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr.

Durch die Nachträge werden ferner mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 ab die Frachtsätze von der Station Piesberg des Direktionsbezirks Münster ohne Ersatz aufgehoben.

Essen, den 29. November 1899. (3184)
Namens der betheiligten Verwaltungen,
königliche Eisenbahndirektion.

---

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.**

Zum Heft I des Ausnahmetarifs vom 1. April 1897 tritt am 1. Dezember d. J. der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze des Ausnahmetarifs A für Station Beugen der Nordbrabant-deutschen Bahn, Aufnahme der Stationen Hillegersberg und Warmond der holländischen Bahn und Helligersberg der niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif A u. C sowie Berichtigungen zum Nachtrag IV. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 28. November 1899. (3185)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**

Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren, Theil II, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 ermässigen sich die Frachtsätze für Getreide etc. bei den bayerischen Stationen Berneck und Goldmühl um 6 ₰ für 100 kg.

München, am 30. November 1899. (3186)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.**

Theil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. J. gelangt für die Beförderung von Schwefelkies ab Sillian nach Heufeld ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 29. November 1899. (3187)
Generaldirektion
der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

---

**Deutsch-west-österreich.-ungarischer Seehafenverband.**

— Zur Bekanntmachung vom 18. d. Mts. —
Die erhöhten Frachtsätze für Baumwolle nach Lauterach gelten erst vom 8. Januar 1900 ab.

Altona, den 4. Dezember 1899. (3188)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.**

Tarif, Theil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1895.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. gelangt für die Beförderung von Schilf und Schilfrohr ab Eszterháza nach Mögeldorf ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

München, den 1. Dezember 1899. (3189)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.**

Theil III, Heft 2 vom 1. August 1899.

Seitens der k. k. priv. Südbahngesellschaft wird für Malz in 10 000 kg-Ladungen ab Nagy-Kanizsa nach gewissen bayerischen Stationen bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1900, ein Nachlass von 0.12 ℳ für 100 kg von den bestehenden Frachtsätzen auf dem Rückvergütungswege gewährt.

München, den 1. Dezember 1899. (3190)
Generaldirektion
der k. bayer. Staatseisenbahnen.

---

**Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Juli 1896.**

Am 1. Januar 1900 gelangt der Nachtrag VI zur Einführung.

München, den 1. Dezember 1899. (3191)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der österreichischen Nordwestbahn usw.**

Für Steinkohlensendungen von den nachgenannten Versandstationen nach Station Lissa der österreichischen Nordwestbahn kommen in der Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 an Stelle der im bezüglichen Tarif vom 1. November 1897 enthaltenen die nachstehenden ermässigten Frachtsätze zur Anwendung:

| | für 100 kg |
|---|---|
| von Ludwigsdorf . . . | 81,6 Heller |
| „ Rubengrube . . . | 80,4 „ |
| „ Neurode . . . . . | 79,8 „ |
| „ Möhlten . . . . . | 79,2 „ |

Breslau, den 28. November 1899. (3192)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.**

Einführung eines neuen Tarifes für Regiekohlensendungen der königl. sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit 1. Januar und soweit Frachterhöhungen eintreten, mit 1. Februar 1900 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlensendungen der königl. sächs. Staatseisenbahnen in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. April 1896 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der seitherigen Frachtsätze, ferner Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Maria=Ratschitz, Paredl, Sahallan und Settenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Exemplare des Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von je 10 Hellern erhältlich.

Teplitz, am 30. November 1899. (3193)
Die Direktion
der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.**

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 wird für ab Königshof stammende, zum Bau der Wasserwerk- und Trinkwasserleitung der Gemeinde Zwölfmalgreien bestimmte eiserne Röhren der Pos. E—5 der Güterklassifikation im Tarife, Theil I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg per verwendeten Wagen und Frachtbrief rücksichtlich der Transportstrecke von Zditz nach Bozen-Gries ein ermässigter Frachtsatz von 189 h pro 100 kg zugestanden.

Das Abladen der Sendungen hat der Empfänger auf eigene Kosten zu bewirken.

Wien, am 1. Dezember 1899. (3194)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Einhaltung der erreichbaren billigsten Frachtsätze für Transporte von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Blau- und Nutzholz in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief.

Vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für Sendungen von Stammholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz, Bau- und Nutzholz, welche zu den Frachtsätzen des Tariftheiles IV, Heft 1 gültig vom 1. Juni 1894 und Heft 2, gültig vom 1. Juli 1894 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes abgefertigt werden, jene Frachtsätze auf dem Rückvergütungswege zur Berechnung, welche sich zur Zeit der Aufgabe der Sendungen bei Benutzung der im deutsch französischen, bezw. im österreichisch-ungarisch.-schweizerischen Eisenbahnverbande bestehenden Frachtsätze nachweisbar ergeben hätten, vorausgesetzt, dass diese letzteren Frachtsätze niedriger sind, als die angewendeten direkten Frachtsätze. Diese Begünstigung hat auch für solche Sendungen Geltung, welche nach den Bestimmungen der obgenannten Tarife des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes in Unterwegsstationen eingelagert oder reexpedirt werden.

Die Liquidirung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamirende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbriefduplikate, welche Dokumente längstens 2 Monate nach Ablauf des Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien in Vorlage gebracht werden müssen. Bei Reexpeditionssendungen sind überdies die Originalfrachtbriefe bis zur betreffenden Einlagerungsstation vorzulegen.

Wien, am 25. November 1899. (3195)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Direkte Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) von Hallein nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können, bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze berechnet.

| Von Hallein nach | Francs Gold für 1 000 kg |
|---|---|
| Bar sur Seine | 29,70 |
| Coulommiers | 31,25 |
| Docelles-Cheniménil | 26,40 |
| Jouy-sur Morin-Le Marais | 30,95 |
| Laon (loco u. transit) | 31,40 |
| Revigny | 27,90 |
| Nogent-le Perreux Bry (Verbindung) | 31,10 |
| Nowy-le Sec (loco und transit) | 32,55 |
| Paris (Douane) | 32,70 |
| Charmes | 24,70 |
| Raon l'Etape-La Neuveville | 24,60 |
| Troyes | 29,80 |

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund

1. der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abth. A,
2. der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 25. November 1899. (3196)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von Kastanienholzextrakt von Genf transit nach Wels.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900 wird für die Beförderung von flüssigem Kastanienholzextrakt von La Rochette (Isère) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen für die Transportstrecke von Genf transit nach Wels der Frachtsatz von 518 Centimes für 100 kg berechnet.

Die Abfertigung dieser Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abtheilung A und den Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 25. November 1899. (3197)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Einführung des Nachtrages III zum Tarifheft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 tritt zum Tarif Theil II Heft 3 vom 1. Februar 1898 des in der Ueberschrift bezeichneten Eisenbahnverbandes, der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung des Verzeichnisses der Tarifstationen der k. k. österr. Staatsbahnen,
2. Einbeziehung der Station Düsseldorf-Reisholz in den Verkehr,
3. Einbeziehung von Stationen in Ausnahmetarife,
4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für einzelne Artikel und Stationsverbindungen im Verkehre nach Deutschland.
5. Ergänzung des alphabetischen Verzeichnisses der in die Ausnahmetarife eingereihten Artikel.
6. Ausnahmetarif 3b für Blende, Galmei (Zinkerze),
7. Ausnahmetarif 20 für frisches Obst,
8. Ausnahmetarif 24 für Rauhkarden, Weberdisteln,
9. Ausnahmetarif 25 für Mineralwasser,
10. sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 10 ₰ oder von 12 Heller für das Stück erhältlich.

Wien, am 30. November 1899. (3198)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse etc. von Josefihütte und Zartlesdorf nach Genf transit.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose) nicht in Pappendeckelform, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung.

| Von | nach Genf transit |
|---|---|
| | Francs Gold pro 1 000 kg |
| 1. Josefihütte | 28,80 |
| 2. Zartlesdorf | 30,00 |

Die Sendungen müssen laut Frachtbrief nach Culoz und weiter oder Bourg und weiter bestimmt sein, was aus den Frachtbriefen ersichtlich sein muss.

Auf frankirte an eine Mittelsperson in Genf adressirte Sendungen gelangen die vorstehenden Frachtsätze für Genf transit nur im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt:

ad 1. durch die k. k. Staatsbahndirektion Pilsen,
ad 2. durch die k. k. Staatsbahndirektion Linz,

gegen Vorlage der nachbezeichneten Dokumente, welche längstens 3 Monate nach der Abfertigung einzureichen sind.

Diese Dokumente sind:

1. Das Frachtbriefduplikat für die Strecke von Josefihütte bezw. Zartlesdorf nach Genf.
2. Die bezügliche Frankaturnote, falls eine solche ausgefertigt wurde.
3. Das Aufgaberezepisse über die Weitersendung nach der betreffenden französischen Station.

Wien, am 26. November 1899. (3199)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Tarifheft 2 vom 1. Februar 1898.
„ 4 „ 1. Oktober 1899.
Erneuerung ermässigter Frachtsätze.

Die Gültigkeit der in den Tarifheften 2 und 4 des obbezeichneten Eisenbahnverbandes enthaltenen nachstehenden Frachtsätze, nämlich:

1. der im Nachtrag II von 1. Juni 1899 zum Tarifhefte 2 enthaltenen Frachtsätze des „Anhanges“, betreffend
   a) ermässigte Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen,
   b) ermässigte Frachtsätze für Sammelgüter aller Art bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief,
   c) ermässigte Frachtsätze für Schafwollgarn
      α) bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg,
      β) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief;
2. der in dem Tarifhefte 4 vom 1 Oktober 1899 enthaltenen Frachtsätze des 1. „Anhang“, betreffend ermässigte Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen,

wird auf die Zeit bis längstens Ende Dezember 1900 erstreckt.

Wien, am 29. November 1899. (3200)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr. — Einführung direkter Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten etc.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900, werden nach Maassgabe der Bestimmungen des Ausnahmetarifes für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr (Verkehr mit Ungarn) vom 1. August 1896, für die Beförderung der unter Ziffer 2 der Tarifbestimmungen dieses Tarifes angeführten Artikel von Töke-Terebes-Gálszécs, Station der königl. ungar. Staatseisenbahnen, nach Genf transit folgende Frachtsätze berechnet:

| Gruppe | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a | b | c | d | e |
| Centimes für 100 kg | | | | |
| 655 | 606 | 584 | 570 | 545 |

Die Station Töke-Terebes-Gálszécs wird in die Gruppe P der Reexpeditionstabelle und mit 1614 km und 18½ Tage Lieferfrist in den Kilometerzeiger und die Lieferfristtabelle des oben angeführten Tarifes eingereiht.

Wien, im November 1899. (3201)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Kartirungsfrachtsätze für Steine des Spezialtarifs III von Wismar nach diversen österreichischen bezw. ungarischen Stationen.**

(Erneuerung pro 1900.)

Die mit Ende Dezember 1899 ablaufende Gültigkeit der im Verfügungswege für Steine des Spezialtarifes III von der deutschen Hafenstation Wismar nach Budweis, Bubna, Hötzelsdorf-Geras, Niklasdorf, Pilsen, Plan, Prag (diverse Bahnhöfe), Schluckenau, Smichow, Steckna, Teplitz, Teplitz-Waldthor, Wien (diverse Bahnhöfe) und Pozsony eingeführten direkten Frachtsätze wird hiermit unter Aufrechthaltung der für den Spezialtarif III gültigen allgemeinen Tarifbestimmungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 erstreckt.

Wien, am 30. November 1899. (3202)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Böhmisch-bayerischer Regiekohlenverkehr.**

Ausgabe eines neuen Tarifes.

Mit 1. Januar 1900 tritt ein neuer Tarif für Regiekohlensendungen der königl. bayer. Staatseisenbahnen nach Eger, Eisenstein, Franzensbad und Furth i/W. in Kraft, durch welchen der gleichnamige Tarif vom 1. März 1898 aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält unter anderem Frachtsätze für die neu einbezogene Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den betheiligten Verwaltungen und Dienststellen zum Preise von 10 Hellern erhältlich.

Teplitz, am 1. Dezember 1899. (3203)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 2. Eisenbahneffektenverkehr.

**Zinsenzahlung.**

Die am 2. Januar 1900 fällig werdenden Zinsscheine der 4½ % Prioritätsobligationen der braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden

vom 23. Dezember 1899 ab bei der königlichen Eisenbahnhauptkasse in Magdeburg und

vom 2. Januar 1900 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst

eingelöst.

Magdeburg, den 29. Nov. 1899. (3204)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Anlieferung und betriebsfähige Aufstellung eines eisernen Ueberladekrahnes von 10000 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Westerhüsen soll im Wege der öffentlichen Verdingung vergeben werden.

Lieferungsbedingungen, Maassskizze etc. und Angebotsformular liegen im technischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können auch von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ. bezogen werden.

Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eines Ueberladekrahnes für Bahnhof Westerhüsen“

versehen zu dem auf Sonnabend, den 9. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr, anberaumten Verdingungstermin einzusenden.

Der Zuschlag erfolgt innerhalb 3 Wochen nach dem Verdingungstermin.

Magdeburg, im November 1899. (3205)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die nachstehend aufgeführten Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines etwa 3800 qm grossen Wagenrevisionsschuppens nebst Nebengebäudes auf dem Lehrter Bahnhofe zu Berlin sollen in 2 Loosen öffentlich verdungen werden. Loos I umfasst die Erd-, Maurer-, Asphalt- und Steinmetzarbeiten, Loos II die Zimmerer- und Staakerarbeiten. Die für die Ausschreibung maassgebenden Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion 3 — Invalidenstrasse 51 — zur Einsichtnahme aus. Die Verdingungshefte (jedes Loos für sich) sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar von hier zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und kostenfrei für Loos I mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Maurer- etc. Arbeiten für den Wagenrevisionsschuppen auf dem Lehrter Bahnhofe“ bis zum 28. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, für Loos II mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Zimmerer- etc. Arbeiten für den Wagenrevisionsschuppen auf dem Lehrter Bahnhofe“ bis zum 30. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen, zu welchen Terminen die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgt. Zuschlagfrist 4 Wochen.

Berlin, den 28. November 1899. (3206)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die eiserne Dachkonstruktion zur Erweiterung der Hauptwerkstätte auf Bahnhof Posen (rund 77000 kg Schweiss- und Gusseisen) soll am 18. Dezember 1899, Vormittags 10 Uhr, im Büreau der Unterzeichneten verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen, auch die Angebotshefte für 50 ₰ und die Zeichnungen für 2 ℳ. von da bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift zu versehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Posen, im November 1899. (3207)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

**Verdingung**

der Anlieferung von:

30000 Laschenbolzen aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 21 t,

80000 Schienennägeln aus Schweisseisen im Gesammtgewicht von ca. 20 t,

10000 Unterlagsplatten aus Flusseisen im Gesammtgewicht von ca. 28 t.

Die Anlieferung dieser Materialien soll je zur Hälfte 2 Monate, der Rest 3 Monate nach Bestellung erfolgen.

Zeichnungen und Bedingungen für diese Materialien können gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ von unserem technischen Büreau bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehene Angebote sind bis zum 20 d. Mts., Vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden.

Darmstadt, den 2. Dez. 1899. (3208)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 95 | 9. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.


**Inhalt.**



## Einige weitere Bemerkungen über die Güterwagen der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.

I.

In Nr. 88 d. Ztg. vom 20. Mai d. J. habe ich unter der Ueberschrift: Die amerikanischen und die preussischen Eisenbahnen und die rheinisch-westfälische Industrie einen Aufsatz veröffentlicht, in dem ich eine Anzahl thatsächlicher Unrichtigkeiten über amerikanische Eisenbahnverhältnisse richtig stellte, die in Heft 8 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ in Anknüpfung an eine vom Abg. Macco im Abgeordnetenhause gehaltene Rede weiter verbreitet wurden. Ich habe darin ferner, wie ich mir schmeichle, in streng sachlicher Weise geprüft, ob die Nutzanwendungen, die in jener Zeitschrift aus den Erfahrungen der nordamerikanischen Bahnen für die weitere Entwickelung unserer heimischen Eisenbahnverhältnisse gezogen wurden, mit Recht gezogen werden könnten. Die Ergebnisse meiner Untersuchungen wichen wesentlich ab von den Schlussfolgerungen jenes Aufsatzes. In Heft 16 der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ vom 15. August d. J. hat Herr Abg. Heinr. Macco auf einen Theil meiner damaligen Ausführungen geantwortet, und sich eine Beantwortung der übrigen Ausführungen „sobald es seine Zeit erlaube“ vorbehalten. Ich erhielt Kenntniss von jener ersten Antwort nach Rückkehr von einem längeren Urlaub; ob der zweite Theil der Antwort veröffentlicht ist, weiss ich nicht, in den mir bis heute zugegangenen Nummern der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ habe ich ihn nicht gefunden. Die hier behandelten Fragen sind von solcher Wichtigkeit, dass ich mich genöthigt sehe, noch einmal das Wort zu ergreifen. Ich musste mir zu diesem Zwecke noch Material aus den Vereinigten Staaten kommen lassen, das mir erst vor kurzem zugegangen ist. Wenn ich auch vorgezogen hätte, mich nunmehr vollständig mit dem Herrn Abg. Macco auseinander zu setzen, so glaube ich doch jetzt, nachdem mehr als drei Monate seit seiner Erwiderung verstrichen sind, mit meiner Antwort nicht länger warten zu sollen.

Der Aufsatz in Heft 16 von „Stahl und Eisen“ beginnt mit einer Reihe persönlicher Angriffe gegen mich. Sie sollen, wie mir von zuverlässiger Seite mitgetheilt ist, von der Redaktion der Zeitschrift eingefügt sein. Herr Macco hat sich das gefallen lassen. Er hat ausserdem Sonderabdrücke seines Aufsatzes an eine Anzahl meiner persönlichen Bekannten geschickt, einen solchen auch dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorgelegt. Ich enthalte mich jeder Aeusserung über ein solches Verfahren bei Erörterung wirthschaftlicher Fragen und jeder Erwiderung auf die persönlichen Angriffe, die, wie jedermann, der meinen Aufsatz in Nr. 38 d. Ztg. vollständig gelesen hat, zugeben wird, an den Haaren herbeigezogen sind. Mir war und ist es lediglich um die Sache zu thun. In meiner langjährigen schriftstellerischen Thätigkeit habe ich übrigens schon öfter die Erfahrung gemacht, dass ich von Leuten, denen meine in wissenschaftlichen Fragen geäusserten persönlichen Ansichten nicht gefielen, als Beamter angegriffen wurde, und diese Herrschaften haben es denn auch meist nicht unterlassen, meinen Herren Vorgesetzten davon Anzeige zu erstatten, dass ein Beamter solche Dinge schreiben könne. Schaden hat man mir damit bisher nicht zugefügt. Legen wir also auch diese neuesten Liebenswürdigkeiten der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ zu den übrigen ähnlicher Gattung.

II.

In der Sache selbst muss ich zunächst auch für die Leser dieser Zeitung noch einmal kurz wiederholen, worin die Meinungsverschiedenheiten zwischen Herrn Macco und mir bestehen. Herr Macco hatte im Abgeordnetenhause von den Vortheilen der grossen Güterwagen gesprochen. Er hatte bemerkt, dass man in Amerika mit diesen sehr gute Erfahrungen gemacht, dass insbesondere die Pennsylvaniabahn mit 80000 Güterwagen zwei Drittel des Verkehrs bewältige, zu dessen Bewältigung die preussischen Staatsbahnen rund 250000 Güterwagen nöthig hätten. Die Schlussfolgerungen, die Herr Macco aus diesen amerikanischen Thatsachen für unsere heimischen Verhältnisse zog, waren — ich habe das ausdrücklich S. 664 unter IV. meines Aufsatzes ausgesprochen — vorsichtig. Er hat insbesondere die Verschiedenheit der deutschen und der amerikanischen Verhältnisse anerkannt, er hat, wie er sich ausdrückte, nur einen Fingerzeig für unser Verhalten geben wollen. — Ich habe nun zunächst nachgewiesen, dass das von Herrn Macco der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ gelieferte Zahlenmaterial unrichtig war. Das

gibt mein Gegner bis auf einen Punkt zu.*) Ich habe ferner meine Bedenken gegen den Vergleich einer kleinen Anzahl der verkehrsreichsten amerikanischen Eisenbahnen mit dem Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen dargelegt und begründet und habe unter Beibringung besser vergleichsfähiger Zahlen den Beweis zu liefern versucht, dass der hauptsächlichste Grund für die bessere Ausnutzung der auf jenen Bahnen laufenden amerikanischen Güterwagen der viel stärkere Verkehr auf den von Herrn Macco verglichenen Bahnen ist. Dass die amerikanischen Bahnen zahlreiche Güterwagen mit grösserem Ladegewicht besitzen, habe ich als mir wohlbekannt erklärt. Ich habe ferner wörtlich gesagt (S. 663) man könne zugeben, dass die Verwendung so grosser Wagen bei so starkem Verkehr auch auf so grossen Linien zur Erhöhung der Leistungen mit beitrage. Also die Meinungsverschiedenheit besteht darin, für Herrn Macco ist das grössere Ladegewicht der amerikanischen Güterwagen die alleinige, oder wenigstens hauptsächliche Ursache ihrer besseren Ausnutzung, für mich ist dieses grössere Ladegewicht eine, aber durchaus nicht die wesentlichste Ursache, dieser Erscheinung.

III.

Auf die Frage, die für mich die wichtigste war, den Nachweis, dass der auffallende Unterschied zwischen der Ausnutzung der Güterwagen der preussischen Staatsbahnen und jener einzelnen amerikanischen Bahnen in den ganz anderen Verkehrsverhältnissen der letzteren begründet sei, geht Herr Macco in seinem jetzigen Aufsatz kaum ein. Der wesentlichste Inhalt seiner Ausführungen besteht darin, dass er der preussischen Staatseisenbahnverwaltung ausführlich empfiehlt, auch einmal einen Versuch mit der Beschaffung grösserer Güterwagen zu machen. Diese Frage hatte ich nur flüchtig gestreift und ich habe um so weniger Anlass, mich auf ihre Erörterung jetzt näher einzulassen, als ich persönlich in manchen Punkten hier mit meinem Gegner einverstanden bin. Uebrigens habe ich auch noch niemals gehört, dass, wie Herr Macco auf S. 785 annimmt, „die preussische Staatsbahn die Einführung der 15 t-Wagen auf dem Gebiete des Massenverkehres als Abschluss betrachtet."

Höchst bezeichnend aber ist es, wie Herr Macco nunmehr mit seinen amerikanischen Hilfstruppen, vornehmlich auf S. 785, arbeitet. Früher hatte er — im Abgeordnetenhause — den Wagenpark des verkehrsreichsten Theiles einer der verkehrsreichsten östlichen amerikanischen Bahnen mit dem Gesammtnetz der preussischen Staatsbahnen verglichen, und seinen Vergleich dann auf drei weitere amerikanische Bahnen ausgedehnt. Dabei hatte er kein Wort davon gesagt, welches Ladegewicht denn überhaupt die Güterwagen dieser Bahnen haben. Jetzt stellt er Vergleiche an zwischen den — theoretisch möglichen — Leistungen eines preussischen Wagens von 15 t Ladegewicht und eines amerikanischen von 45 t (100 000 amerikanische Pfund) Ladegewicht. Nun ist die Behauptung, dass ein voll beladener amerikanischer Wagen von 45 t Ladegewicht auf 1 km dreimal soviel Tonnenkilometer fährt, als ein voll beladener preussischer Güterwagen von 15 t Ladegewicht, allerdings eine ganz selbstverständliche. Ebenso wenig lässt sich dagegen etwas sagen, dass die von den preussischen Staatsbahnen im Jahre 1897 gefahrenen rund 106 000 000 t Massengüter, wenn sie in lauter voll beladenen Güterwagen von 45 t gefahren wären, dreimal weniger Wagen in Anspruch genommen hätten, als wenn sie in voll beladenen 15 t-Wagen gefahren wären. Auch die weiteren Ausführungen über die Länge der aus 45 t-Wagen und 15 t-Wagen zusammengesetzten Züge gehören zu dem, was man in Süddeutschland Binsenwahrheiten zu nennen pflegt. Endlich will ich auch nicht bestreiten, dass bei den neuesten amerikanischen Stahlwagen das Verhältniss von Ladegewicht und Eigengewicht ein günstigeres ist, als bei den älteren amerikanischen Holzwagen und den preussischen Güterwagen. Die hier von Herrn Macco angegebenen Zahlen beruhen allerdings zum Theil auf Schätzungen, wie er selbst sagt.

Ist aber, so frage ich, mit solchen Rechnereien das bewiesen, was mein Herr Gegner beweisen wollte? Glaubt er mit diesen arithmetischen Uebungen wirklich den Nachweis erbracht zu haben, dass die grössere Leistungsfähigkeit der von ihm früher zum Vergleich herangezogenen amerikanischen Bahnen gegenüber den preussischen Bahnen allein und ausschliesslich darauf beruht, dass jene grössere Güterwagen haben? Haben insbesondere denn alle diese Bahnen nur, oder wenigstens hauptsächlich Wagen mit 45 t Ladegewicht, mit denen Herr Macco jetzt rechnet? Das scheint mir der springende Punkt zu sein und darüber hätte mein Herr Gegner sich doch zunächst und vor allem auslassen müssen. Da er hierüber kein Wort verliert, so will ich ihm über die thatsächliche Grösse der amerikanischen Güterwagen einiges mittheilen.

IV.

Aus dem Oktoberheft des von den amerikanischen Eisenbahnen herausgegebenen „Official Railway Equipment Register" entnehme ich über den Güterwagenpark der von Herrn Macco den preussischen Staatsbahnen gegenüber gestellten vier amerikanischen Bahnen am 1. Oktober 1899 folgende Zahlen, wobei zu bemerken ist, dass die ausser den 45 t-Wagen vorhandenen Güterwagen alle ein geringeres Ladegewicht hatten als diese:

1. Die Pennsylvaniabahn hatte auf ihrem östlich von Pittsburgh gelegenen Netz 88 773 Güterwagen. Unter diesen befanden sich ausser 5 sogen. Gun truck cars, die hier nicht in Frage kommen, 1 125 sogen. Hopper Gondota Cars (offene Trichterwagen) von einer Tragfähigkeit von 45 t und 500 weitere derartige Wagen waren in Bestellung.*)
2. Die Newyork Centralbahn hatte unter 39 385 Güterwagen 10 (zehn) von 45 t Tragfähigkeit.
3. Die Baltimore & Ohio-Eisenbahn besass unter ihren 45 397 Güterwagen keinen einzigen von 45 t.**)
4. Die Lehigh Valleybahn besass unter ihren 38 414 Güterwagen ebenfalls keinen einzigen von 45 t, hatte nicht 1 000 solcher Wagen in Bestellung gegeben.*)

Sehen wir noch einige andere Bahnen an, so besass die Pennsylvaniabahn auf ihrem westlich von Pittsburgh belegenen Netze 52 522 Güterwagen, worunter 1 315 von 45 t, die Chicago-, Lake Shore & Eastern Railway unter 3 192 Güterwagen 150, die Pittsburgh & Lake Eriebahn unter 6 790 Wagen 500, die kleine, 325 km lange hauptsächlich Erztransporten dienende Pittsburgh, Bessemer & Lake Shorebahn unter 3 994 Wagen sogar 1 200 von 45 t, dagegen hatten die Philadelphia & Readingbahn unter 28 894, die Illinois Central unter 32 975 Wagen, die grossen Netze der Missouri Kansas & Texas, der St. Louis and San Francisco-, der Great Northern-, der Northern-, der Union-, Pacificbahnen

---

*) Dieser Punkt betrifft die Einrechnung von rund 20 000 000 auf dem Delaware- und Raritankanal gefahrenen Gütertonnenmeilen unter die von der Bahn gefahrenen Gütertonnenmeilen. Nach nochmaliger Einsicht des Poor'schen „Manual" habe ich mich überzeugt, dass die Poor'schen Zahlen auch so verstanden werden können, wie Herr Macco sie verstanden hat, und dass ich mit Unrecht hier Herrn Macco einen Fehler vorgeworfen habe. Das Schlussergebniss meiner Rechnung wird dadurch nicht berührt. Uebrigens ist die in Heft 16 von „Stahl und Eisen" auf S. 784 von Herrn Macco ausgerechnete Zahl wieder nicht richtig. Stellt man das von ihm angegebene Rechenexempel an, so gibt es 1 524 079 493 tkm, nicht, wie dort steht: 15 240 970 493 tkm. Hier mag aber der Druckfehlerteufel die Hand im Spiele haben.

*) Dass diese letzteren Wagen noch nicht in Benutzung genommen sind, schliesse ich aus ihrer von der der anderen Wagen abweichenden Bezeichnung in meiner Quelle.

**) Woher die Redaktion von „Stahl und Eisen" ihre in der Anmerkung auf S. 785 angegebenen viel grösseren Zahlen über den Bestand der Baltimore & Ohio-, der Pennsylvania- und der Lake Shorebahn an 45 t-Wagen genommen hat, sagt sie nicht. Nach meiner Quelle hat die Lake Shorebahn am 1. Oktober 1899 keinen einzigen solchen Wagen besessen.

**überhaupt keine 45 t-Wagen**, während die Southern Pacific 200 solcher Wagen besass.

Ich will die Leser nicht mit noch mehr Zahlen ermüden. Die vorstehenden dürften genügen, um zu beweisen, dass die 45 t-Wagen bei der Beurtheilung der Wirthschaftlichkeit des gesammten Güterverkehres, der Leistungsfähigkeit des gesammten Wagenparkes der amerikanischen Eisenbahnen — im Jahre 1896/97 1 297 000 Güterwagen — heute noch kaum eine Rolle spielen. Ist es doch auch eine ziemlich bekannte Thatsache, dass der Bau dieser eigenartigen Wagen erst vor wenigen Jahren begonnen hat. Ob sie in der Zukunft einmal von grösserer Bedeutung **in dieser Beziehung** werden, das muss die Zukunft lehren. Heute sind die 45 t-Wagen, wie mir übrigens auch einer der ersten Kenner des Eisenbahnwesens der Vereinigten Staaten, Professor Henry C. Adams, der Vorsitzende der statistischen Abtheilung des Bundesverkehrsamtes, schreibt, ein interessanter Versuch, sie werden nur für einzelne Transporte, hauptsächlich Erze und Kohlen, und auf bestimmten Strecken mit regelmässigem Verkehr von Massengütern verwendet, sie sind eben das, was wir Spezialwagen nennen. Dabei ist endlich noch ein Punkt hervorzuheben. Nach den Maassen, die für diese Wagen angegeben werden, fassen sie wohl 45 t schwerer Erze. Ob ihr Ladegewicht auch mit **Kohlen** voll ausgenutzt werden kann, erscheint mindestens zweifelhaft.

V.

Hiermit glaube ich nachgewiesen zu haben, dass auch durch die neuesten Rechenexempel des Herrn Macco die vermeintliche Ueberlegenheit der amerikanischen Eisenbahnen in keiner Weise erklärt wird. Ich möchte ihn nun aber nicht auf seinen 45 t-Wagen festnageln. Wenn die amerikanischen Bahnen von diesen auch erst eine verhältnissmässig sehr geringe Anzahl in Benutzung genommen haben, so ergibt doch das mir vorliegende Verzeichniss, dass insbesondere auf den östlichen Bahnen der Vereinigten Staaten, aber auch auf denen der mittleren und westlichen Gebiete viele Wagen laufen, die ein erheblich grösseres Ladegewicht, als das der preussischen Staatsbahnwagen besitzen. Die Wagen von 80 000 Pfund (36 t) werden nicht viel zahlreicher sein, als die von 45 t, viele Wagen haben aber ein Ladegewicht von 60 000 Pfund (= 27 t) und 40 000 Pfund (= 18 t). Daneben befinden sich allerdings immer noch eine erhebliche Anzahl von Wagen von 10 000, 20 000, 30 000 Pfund (4,5, 9 und 13,5 t) Ladegewicht, d. h. theils von derselben Grösse, theils kleiner, als unsere preussischen Güterwagen. Es sind dies, wie es scheint, allerdings meist ältere Wagen und es lässt sich nicht bestreiten, dass es den amerikanischen Bahnen gelungen ist, etwas früher, als wir, und vielleicht auch in schnellerem Tempo dazu überzugehen, ihre kleinen Wagen durch solche von grösserem Ladegewicht zu ersetzen. Einstweilen bietet heute noch der amerikanische Wagenpark ein recht buntes, wechselvolles Bild. Die Amerikaner sind noch sehr weit davon entfernt einen einheitlichen Wagenpark von Güterwagen zu besitzen, die das doppelte, ja dreifache Ladegewicht der preussischen Staatsbahnen aufweisen. In einem Aufsatz der Newyorker „Railroad Gazette“ vom 20. Oktober d. J. (S. 730) wird über diese Entwicklung folgendes bemerkt: „Mit dem Bau der ersten Wagen von 60 000 Pfund (27 t) Ladegewicht wurde im Jahre 1885 ein Versuch gemacht. Erst etwa 5 Jahre später gelang es der Wagenbauer-Gesellschaft, die Annahme einer Normalachse für diese Wagen durchzuführen. Selbst damals (also 1890) hatte die Mehrzahl der Bahnen mit dem Bau dieser grossen Wagen noch nicht begonnen. Es muss daher noch einige Zeit vergehen, bis alle offenen und gedeckten Güterwagen von kleinerem Ladegewicht ersetzt sind und der Bau von Plattform-, Vieh-, Kühlwagen usw. von 27 t Ladegewicht findet auch heute nur ausnahmsweise statt. Es ist richtig, dass einzelne von ihnen gebaut sind, aber die Ausnutzung ihres vollen Ladegewichts ist nur unter aussergewöhnlich günstigen Umständen möglich. Nur gedeckte Wagen, Kohlen- und Erzwagen sind im allgemeinen grösser gebaut, was sehr häufig übersehen wird, **wenn die Leute von dem durchschnittlichen Ladegewicht der Wagen reden** (NB!). Ausserdem vergessen sie dabei die grosse Anzahl (large number) von kleinen gedeckten und offenen Wagen, die heute noch laufen.“

Die „Railroad Gazette“ gibt dann nach der auch von mir benutzten amtlichen Quelle, dem „Railway Equipment Register“, einige Zahlen zum Beweis dafür, dass nur wenige Bahnen in den letzten Jahren eine grössere Anzahl Wagen von höherem Ladegewicht beschafft haben. Bei den übrigen Bahnen seien die grossen und kleinen Wagen ziemlich gleich vertheilt. So hat die Baltimore- und Ohiobahn unter etwa 40 000 Wagen 25 000 von 27 t und mehr, die Pittsburgh Bessemer und Lake Erie hat nur grosse Wagen ausser etwa 500 Plattform- und offenen Wagen von $22\frac{1}{2}$ t. Die Newyork Central hat mehr als 13 000 gedeckte Wagen von 12 bis $22\frac{1}{2}$ t und etwa 12 000 von 27 t, während die Lake Shore und Michigan Southern über 7 000 kleine gedeckte Wagen und etwa **400** von 27 t besitzt. Aber jede dieser Bahnen hat etwa doppelt soviel grosse als kleine Kohlenwagen. Zwei Drittel des Wagenparks der Wabash, die Hälfte des der Illinois Central, der Erie und der Union Pacific und weniger als ein Drittel der Chicago & Northwestern besteht aus Wagen von 27 t und mehr. Bei einer grösseren Anzahl von Bahnen, wie der Michigan Central, der Philadelphia & Reading, der Delaware & Hudson, der Newyork, Chicago & St. Louis, der Canadian und der Northern Pacific sowie der Great Northern ist nur ein Viertel der Wagen 27 t gross. Die Atchison Topeca & Santa Fé ist eine der grossen Bahnen mit vielen **kleinen** Wagen. Alle, ausser etwa 2 000 von 25 000 Wagen haben ein Ladegewicht von 18 und 22,5 t. Die Grand Trunk, die Lake Erie & Western und die Cincinnati Hamilton & Dayton und die Mehrzahl der kleineren Bahnen haben thatsächlich **nur** kleine Wagen.

Nun ist es aber mit dem Ladegewicht der Wagen **allein** nicht gethan, dieses gewinnt seine wahre Bedeutung für die Oekonomie des Eisenbahnbetriebes erst dann, wenn es auch einigermaassen **ausgenutzt** wird; mit anderen Worten, es ist für die Wirthschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes von erheblich grösserer Bedeutung, wie viel Ladung ein Wagen **thatsächlich befördert**, als wie viel Ladung er befördern **kann**. Unzweifelhaft arbeitet eine Eisenbahn wirthschaftlicher, wenn sie mit gut ausgenutzten **kleineren** Wagen fährt, als wenn sie sich grosse Wagen anschafft, die schlecht ausgenutzt werden. In dem „Railway Equipment Register“ finde ich (auf S. XVI) einige Zahlen darüber, mit wie viel Tonnen **durchschnittlich** jeder beladene Wagen auf 15 amerikanischen Bahnen im Jahre 1898 beladen war. Ich lasse die Tabelle hier folgen:

| | amerikanische Tonnen | | amerikanische Tonnen |
|---|---|---|---|
| Newhavenbahn | 9 34 | Chicago Northwesternbahn | 12,05 |
| Lake Eriebahn | 14,84 | St. Paul Minneapolisbahn | 10 94 |
| Southern Pacificb. | 11,46 | Omahabahn | 13,97 |
| Louisville & Nashvillebahn | 13 89 | Great Northernb. | 14 75 |
| Illinois Centralb. | 12 69 | Northern Pacificb. | 12 21 |
| Wabashbahn | 12,99 | Missouri Pacificb. | 12,50 |
| Lake Shorebahn | 15,41 | Kansas & Texasb. | 11,94 |
| Chicago Rock Islandbahn | 15,96 | | |

Bei diesen 15 Bahnen schwankt also die Durchschnittsbeladung eines Wagens zwischen rund 10 und 16 amerikanischen = 9 und 14,4 deutschen Tonnen. Nach der amtlichen Reichsstatistik war im Jahre 1897/98 auf den preussischen Staatsbahnen jede **Achse** eines **beladenen** Wagens mit 3,90 t beladen, d. h. jeder zweiachsige Wagen mit 7,80 t. Erwägt man, dass die überwiegende Mehrzahl der Wagen der vorstehenden amerikanischen Bahnen vier Achsen haben, so leuchtet ein, dass die thatsächliche Beladung der Güterwagen in den Vereinigten Staaten jedenfalls nicht **erheblich** grösser ist, als die der preussischen Staatsbahnen. Jene amerikanischen

Bahnen würden also mehr todte Last schleppen, als die unsrigen.

Ueber die Frage, welchen Einfluss die Erhöhung des Ladegewichtes der amerikanischen Güterwagen auf dessen thatsächliche Ausnutzung gehabt hat, sind, wie ich dem oben angezogenen Aufsatze der „Railroad Gazette“ entnehme, gleichfalls Untersuchungen angestellt, über die der Eisenbahnklub in St. Louis im Oktober d. J. berathen hat. Hiernach soll bei 101 596 im Jahre 1878 gezählten beladenen Güterwagen die durchschnittliche Beladung eines Güterwagens betragen haben: 9,4 t, dagegen bei 426 216 im Jahre 1896 gezählten Güterwagen die Beladung etwa 15 t, für 1899 wird die Beladung auf 17 t geschätzt. Dagegen sei das durchschnittliche Ladegewicht der Wagen von 12 (amerikanischen) t im Jahre 1878 auf 30 t im Jahre 1899 gestiegen. Während die beladenen Wagen also 1878 mit 78 % ihres Ladegewichtes beladen gewesen seien, sei diese Beladung 1899 auf 57 % des Ladegewichtes herabgegangen.

Aehnliche Beobachtungen sind bei anderen Zählungen gemacht worden. Sie lassen es sehr fraglich erscheinen, ob die Erhöhung des Ladegewichtes einen vortheilhaften Einfluss auf die Wirthschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes ausgeübt hat. So lange die amerikanischen Bahnen mit kleineren Wagen arbeiteten, haben sie sie besser ausgenutzt, als jetzt, wo sie grössere Wagen besitzen. Die „Railroad Gazette“ bemerkt übrigens dazu, dass bei vorstehenden Berechnungen das durchschnittliche Ladegewicht von 30 (amerikanischen) Tonnen im Jahre 1899 wohl zu hoch geschätzt sei; sie hält — und die vorstehenden Zahlen scheinen das zu bestätigen — eine Schätzung von 22,5 bis 25 t (amerikanisch) für richtiger. Nach einem „Eingesandt“ in der „Railroad Gazette“ vom 17. November d. J. (S. 789) hat die Southern Pacificbahn auch bei ihrem Betrieb andere Erfahrungen gemacht. Auf ihren atlantischen Linien ist das durchschnittliche Ladegewicht der Güterwagen von 16,32 t im Jahre 1887 auf 23,81 t im Jahre 1899, also um 46 %, dagegen die durchschnittliche Belastung eines beladenen Wagens von 9,90 auf 17,03 Tonnen, also um 72 % gestiegen. Auf den pacifischen Strecken betrug das durchschnittliche Ladegewicht 1889: 18,84 t, 1899: 23,63 Tonnen, die Durchschnittsbeladung 10,62 t und 15,96 t, also Steigerung des Ladegewichtes 25 %, der Beladung 50 %. Mit anderen Worten auf den ersteren Linien war jeder beladene Wagen 1887 mit 61 %, 1899 mit 72 % seines Ladegewichtes, auf den letztgedachten Strecken 1889 mit 56 %, 1899 mit 68 % seines Ladegewichtes beladen.

Auch mit diesen Zahlen können, was ich beiläufig nicht unbemerkt lassen möchte, die der preussischen Staatsbahnen und der übrigen deutschen Bahnen einen Vergleich recht wohl aushalten. Nach der Reichsstatistik war im Jahre 1897/98 auf den preussischen Staatsbahnen jeder beladene Güterwagen (denn nur die beladenen, nicht auch die leer laufenden Wagen sind in Amerika gezählt) mit 65,77 %, auf allen deutschen Bahnen mit 66,49 % seines Ladegewichtes beladen.

## VI.

Der Abg. Macco hat einen Fingerzeig geben wollen, auf welchem Wege wir in Preussen zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit unserer Güterwagen gelangen könnten. Vielleicht überzeugen ihn die vorstehenden Darlegungen, dass es in Amerika und auf den amerikanischen Eisenbahnen auch in Beziehung auf die Güterwagen doch etwas anders aussieht, als er angenommen hat. Die von ihn neuerdings gepriesenen 45 t-Wagen sind nur in verschwindend geringer Anzahl vorhanden und neben grösseren Wagen, als den unsrigen, gibt es eine ganze Anzahl ebenso grosser, ja kleinere. Die Amerikaner scheinen aber — und das war mir besonders interessant — jetzt ernstlich darüber nachzudenken, ob sie nicht etwas übereilt ihre Güterwagen vergrössert haben, ob es nicht besser ist, langsamer auf diesem Wege vorwärts zu schreiten. Diese Erfahrungen werden vielleicht, allerdings in anderem Sinne, als Herr Macco glaubt, mit Nutzen verwendet werden können, wenn die Frage bei uns erneut zur praktischen Erwägung kommt, ob wir einen nochmaligen Versuch mit grösseren Wagen für einzelne Massengüter und einzelne Strecken machen sollen. Will man aus den Erfahrungen fremder Länder lernen — und das ist selbstverständlich die Aufgabe einer jeden Eisenbahnverwaltung und die preussischen Staatsbahnen haben stets diese Auffassung vertreten — so muss man zunächst ihre Verhältnisse gründlich kennen lernen. Herr Macco und seine Freunde von „Stahl und Eisen“ glaubten, dazu genügten einige Zahlen aus Poor's „Railroad Manual“. Meiner Meinung nach lassen sich mit diesem Material so wichtige Fragen von so einschneidender Bedeutung nicht lösen. Dazu muss man tiefer in die Sache hineinsteigen, sonst gelangt man zu übereilten und daher unrichtigen Schlussfolgerungen.

1. Dezember 1899. A. von der Leyen.

---

# Ein Entwurf für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.*)

(Schluss aus Nr. 94).

### II. Entwurf der Union Elektrizitätsgesellschaft für die Umwandelung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.

Durch einen soeben dem Minister der öffentlichen Arbeiten eingereichten Entwurf über die Umwandelung des Betriebes der Stadt- und Ringbahn hat die Union Elektrizitätsgesellschaft einen bedeutsamen Beitrag zur Lösung der unter I. näher umschriebenen Aufgabe geliefert. Hierauf soll in folgendem an der Hand der Erläuterungen zum Entwurfe selbst etwas näher eingegangen werden.

Hinsichtlich des Anfahrens ist ausgeführt, dass die Kraft, die die Dampfzüge der Stadtbahn in Bewegung setzt, in den ersten Sekunden einer Fahrt 4,4 t beträgt; sie sinkt dann bald, bleibt aber immerhin so gross, dass sie eine Beschleunigung von 0,15 m in der Sekunde erzeugt, bis die Fahrgeschwindigkeit 12 m in der Sekunde erreicht hat. Bis dahin vergehen 80 Sekunden und der zurückgelegte Weg beträgt dann 500 m. Die elektrischen Züge werden durch weit stärkere Kräfte angetrieben. Jeder Wagen trägt zwei elektrische Antriebmaschinen, die zusammen 350 PS leisten können. Ein aus 8 Wagen bestehender Zug verfügt also über $8 \times 350 = 2800$ PS. Gesammtleistung, während die Stadtbahnlokomotive nur 400 PS abgeben kann. Daraus folgt erstens, dass der elektrische Zug viel schneller auf eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit kommt, als der Dampfzug und zweitens, dass er stets mit derselben Beschleunigung anfährt, gleichviel, aus wie viel Wagen er besteht, da jeder Wagen seine eigene Triebmaschine hat. Nach dem Entwurfe hat jeder Wagen zwei Motoren, d. h. jede zweite Achse eine Antriebmaschine.

*) In einer Anzahl Abdrücke der Nr. 94 d. Ztg. ist auf S. 1522, 1. Spalte, 11. Zeile von oben die Seitenzahl 124 auf 443 zu berichtigen.

Dasselbe Zuggewicht wird infolgedessen Reibungsgewicht sein. Hierdurch liegen die Verhältnisse so, dass die Geschwindigkeitsvermehrung in der Sekunde 0,455 m — das Dreifache des Dampfzuges — beträgt, bis eine Geschwindigkeit von 12 m erreicht ist. Diese ist nach 26,4 Sekunden nach Zurücklegung eines Weges von 160 m vorhanden. In den folgenden 53,6 Sekunden fährt der Zug, wenn seine Geschwindigkeit nicht geändert wird, um 643 m weiter, so dass er nach 80 Sekunden insgesammt 160 + 643 = 803 m zurückgelegt haben wird, das sind 60,6 % mehr, als ein in demselben Augenblicke in Gang gesetzter Dampfzug. Wenn, wie der Entwurf annimmt, eine Höchstgeschwindigkeit von 13,9 m in der Sekunde zugelassen wird, so ist die Ueberlegenheit der elektrischen Züge in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit nur noch augenfälliger. Im Entwurf ist die Eigenschaft der elektrischen Züge, schnell in Gang zu kommen, fernerhin noch zu einer Verminderung des Energieverbrauches ausgenutzt, auf Grund folgender Ueberlegung. Der Dampfzug hat in der Regel erst unmittelbar vor einer Haltestelle seine grösste Fahrgeschwindigkeit erreicht. Er würde ohne Anwendung der Bremse vermöge der in ihm aufgespeicherten lebendigen Kraft rund 2 000 m über die Haltestelle hinausfahren; diese Energiemenge muss, um den Zug in der Haltestelle anzuhalten, nutzlos vernichtet werden. Ein mit einem Dampfzug zu gleicher Zeit abfahrender elektrischer Zug wird ersteren überholen. Stellt man nach einer gewissen Zeit den Strom ab, so wird die Fahrgeschwindigkeit allmählich abnehmen. Der elektrische Zug büst aber von dem einmal erlangten Vorsprung nichts ein, wenn man den Zeitpunkt für die Stromunterbrechung so wählt, dass der Zug beim Einlaufen in der Haltestelle dieselbe Fahrgeschwindigkeit hat, wie der Dampfzug. In diesem Falle würden die Bremsverluste, bezogen auf die Tonne Zuggewicht, denselben Werth haben. Verzichtet man aber auf einen gewissen Theil des Vorsprunges, d. h. schaltet man noch früher, als eben angenommen wurde, aus, so wird der Bremsverlust des elektrischen Zuges kleiner ausfallen, als der des Dampfzuges. Diese Verhältnisse finden im Entwurf darin ihren Ausdruck, dass die mittlere Fahrgeschwindigkeit — unter Beibehaltung der fahrplanmässigen Aufenthalte — um rund 20 % vermehrt, die Bremsverluste um rund 20 % vermindert werden.

Die Beschleunigung der Züge beläuft sich während der Anfahrzeit bis zu einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde, im Mittel auf den bereits angegebenen Betrag von 0,455 m in der Sekunde. Darüber hinaus steigt die Geschwindigkeit langsamer und erreicht schliesslich 50 km in der Stunde. Die Bremsung erfolgt mit einer Verzögerung von 0,5 m in der Sekunde.

Bemerkenswerth ist die Art und Weise der Regelung des Zuges. Jeder Wagen hat zwei Stromabnehmer an jeder Seite und seinen eigenen Fahrschalter, der aber nicht von Hand, sondern durch eine kleine elektrische Triebmaschine bedient wird. Alle diese Hilfsantriebe werden vom Führerstand aus, der sich am vorderen Zugende befindet, ein- und ausgeschaltet und geregelt, derart, dass sie alle stets genau gleiche Stellung zeigen. Zu diesem Zweck geht durch alle Wagen des Zuges ein Kabel, dessen Verbindungen ähnlich wie bei den Rohren der Druckluftbremse an jeder Stirnseite des Wagens doppelt ausgeführt sind. Die Verbindungsstücke geben durch einfaches Zusammenstecken die richtige Schaltung. Auch die Anhängewagen erhalten das Hilfskabel, so dass sie, zwischen Motorwagen eingestellt, die durchlaufende Kontrole nicht unterbrechen. Man kann also je nach den Umständen die Züge aus lauter Motorwagen oder aus Motor- und Anhängewagen zusammenstellen.

Die beschriebene Einrichtung kennzeichnet das auf der Chicagoer Südseite Hochbahn verwendete, von Frank Sprague angegebene System, das als das System der „Mehrzahl von Einheiten" — multiple unit system — bekannt ist.

Im Entwurf ist darauf hingewiesen, dass um die mittlere Fahrgeschwindigkeit im elektrischen Betrieb bei dem dichten Verkehr der Züge angemessen erhöhen zu können, sich sämmtliche Züge in gleicher Weise bewegen müssen. Dies führte dazu, die Stadtbahn mit dem Nord- und Südring einschliesslich der Linien nach dem Grunewald und nach Niederschöneweide-Johannisthal zusammen in den Entwurf einzubeziehen. Während die heutigen Dampfzüge normal aus 9 Wagen und Lokomotive bestehen, sollen die elektrischen Züge zunächst aus 8 vierachsigen Motorwagen bestehen, deren jeder 80 % mehr Personen aufzunehmen vermag, als ein Personenwagen heutiger Art. Ein elektrischer Zug würde also hinsichtlich der Personenzahl gleichwerthig sein mit 14,4 Personenwagen jetziger Grösse. Der Entwurf sieht aber für später noch grössere Zuglängen vor, was freilich auch die Erweiterung einer Anzahl Haltestellen bedingt.

Das schnellere Ingangbringen und die Vermehrung der Höchstgeschwindigkeit der elektrischen Züge lassen dem Entwurfsaufsteller die Verminderung der Zugabstände von 3 auf 2 Minuten angängig erscheinen. Bei einem Stationsaufenthalt von 30 Sekunden und 50 km Höchstgeschwindigkeit der Züge würde die Stadtbahn zwischen Westend und Stralau-Rummelsburg in 34 gegen 44 Minuten (Zeitersparniss 22,75 %), der Nordring von Westend bis Westend in 69 gegen 86 Minuten (Ersparniss 19,8 %), der Südring vom Potsdamer Bahnhof bis dahin zurück in 72 gegen 90 Minuten (20 % Ersparniss) durchfahren werden. Rechnet man für später mit Zügen aus 12 Wagen, die in 2 Minuten hintereinander folgen, so ergibt sich gegenüber dem heutigen 3 Minutenverkehr eine Mehrleistungsfähigkeit von 260 %. Rechnet man den gegenwärtigen Verkehr der Stadtbahn auf überschläglich 60 000 000 Personenfahrten, so würden sich unter den zuletzt angeführten Umständen mehr als 150 000 000 Personenfahrten allein für die Stadtbahn ergeben! Man wird sich hiernach die Belastung der einzelnen Bahnhöfe vorstellen können.

Dem Entwurf ist der Oktoberfahrplan 1898 zu Grunde gelegt, nach dem sich die stündliche Zugleistung auf den bezeichneten Linien zu rund 1 190 Zugkm ergibt. Die gleiche Dichte des Zugverkehres ist im Entwurf angenommen.

Die elektrische Energie wird den Zügen in Gestalt von Gleichstrom durch zwei Leitungsschienen — eine neben jedem Gleis — zugeführt und mittelst Gleitschuhen von diesen abgenommen. Die Vertheilung geschieht nach dem Dreileitersystem; die beiden Leitungsschienen sind die Aussenleiter, die Fahrschienen bilden den Mittelleiter. Die Spannung auf jeder Seite beträgt 600 V. Besondere Speise- und Rückleitungen sind nicht vorhanden; ferner sind die Spannungsverluste gering. Dadurch kamen die Gründe, welche sonst für die Anwendung hochgespannten Wechsel- oder Drehstromes hätten sprechen können, in Fortfall. Die Spannung von 600 V ist im übrigen bei Gleichstrom noch ungefährlich.

Die elektrische Energie wird zwei elektrischen Kraftstationen entnommen, von denen die eine in Westend, die andere in Stralau-Rummelsburg errichtet werden soll. Die ungeheuren Zugkräfte während der Beschleunigungszeiten der Züge erfordern in jedem Falle — etwa für 20 Sekunden — einen solchen Aufwand an elektrischer Energie, dass die Errichtung von Sammelbatterien zum Auffangen der Stromstösse sowohl im Interesse der Kraftstationen als auch der Leitungsanlage geboten ist. Beispielsweise braucht ein Zug von 8 Wagen während des Anfahrens eine Stromstärke von 4 000 A bei 600 V. Alle Stellen der Kontaktleitung, welche solchen Stromstössen ausgesetzt sind, d. i. alle Bahnhöfe sollen mit Batterien, je von 550 Zellen mit einer Kapazität von 800 A-Stunden bei einstündiger Entladung in Verbindung gebracht werden. Diese würden zusammen bei fünfstündiger Entladezeit etwa 40 000 Kilowattstunden abgeben, d. h. während dieser Zeit die volle Leistung einer der beiden Kraftstationen ersetzen können.

Hierdurch ist ein hoher Grad von Sicherheit in den Betrieb gebracht. Wenn im übrigen auch jede Speiseleitung fehlt, so kann doch jeder beliebige Streckenabschnitt vom Ganzen abgeschaltet werden, ohne die Stromlieferung für den übrigen Theil der Bahnanlage zu stören, da der Strom von beiden

Kraftstationen zu allen Theilen der Leitung gelangen kann und ausserdem jede Batterie für begrenzte Zeit eine Stromquelle bildet. Die Stationen erhalten ferner eine Zusatzdynamo mit Motor zum Nachladen während der Nacht.

Jede der beiden Kraftstationen soll vorläufig 10 Nebenschlussgleichstromdynamos für je 750 Kilowatt normal erhalten, von denen je 2 mit einer Expansionsdampfmaschine von 2000 PS normal und 2500 PS maximal direkt gekuppelt sind. Die Stationen sollen im übrigen nach dem neuesten Stande der Technik ausgestattet, mit Kondensationseinrichtungen, Economiser, Dampfüberhitzer, mechanischer Feuerung, elektrischer Kohlenförderung usw. versehen sein. Die Wasserversorgung würde in Charlottenburg, durch Brunnen, erfolgen, da, um den Bedarf hier gering zu halten, Oberflächenkondensatoren, bei denen dasselbe Wasser immer wieder verwendet wird, Anwendung finden sollen; die Stralau-Rummelsburger Station kann grosse Mengen Wasser der Spree entnehmen und daher mit Einspritzkondensation arbeiten.

Für die Stromlieferung bei dem vorzusehenden Maximalbetrieb müssen im Winter bei elektrischer Heizung der Züge gleichzeitig acht Dampfmaschinen mit ihrer Normalleistung arbeiten. In den beiden ruhenden Dampfmaschinen einerseits, der Möglichkeit, jede Maschine mit 25 % mehr heranzuziehen, andererseits und in den Batterien liegt sodann eine erhebliche Reserve.

Die Leitungsschienen sind beide nach der Mitte des Doppelgleises etwas ausserhalb der Schwellenköpfe so angebracht, dass die Schleifflächen senkrecht liegen. Die Schienen sind durch Kupferlaschen mit einander verbunden und durch ein durchgehendes Holzschutzdach in Gestalt einer umgekehrten Dreiecksrinne geschützt. In Haltestellen mit Zwischensteig und bei den Weichen bedurfte es einiger Aenderungen in der Leitungsanlage. Die Leitungen ruhen mittelst Isolatoren auf Hölzern, die vorkragend auf die Schwellen geschraubt sind.

Hinsichtlich der Betriebsmittel ist schliesslich noch zu bemerken, dass die Züge elektrisch gebremst werden können, indem man die Motoren als Stromerzeuger wirken lässt. Jeder Wagen ist mit Luftdruckbremse, der erste und letzte mit einer elektrisch angetriebenen Luftpumpe, ausgestattet. Die Heizung der Züge erfolgt elektrisch, theils vermittelst der Vorschaltwiderstände, theils durch besondere Heizkörper. Die Vorschaltwiderstände sind aus diesem Grunde doppelt vorhanden: der eine Satz befindet sich unter den Sitzen, um im Winter verwendet zu werden.

Die erforderliche Zahl der Antriebwagen wurde aus der stündlichen Höchstleistung von 9600 Triebwagenkm und der mittleren Fahrgeschwindigkeit von 26 km in der Stunde mit einem Zuschlag von 14,2 % für den Wagen an den Endpunkten der Linie und für Aushilfszwecke auf 400 Stück berechnet.

Die Kosten des Umbaues der Stadt- und Ringbahn nebst Abzweigungen nach dem Grunewald und Niederschöneweide-Johannisthal sind wie folgt berechnet:

| | |
|---|---|
| Grunderwerb . . . . . . . . . . . . | 1 050 000 ℳ |
| Bauten . . . . . . . . . . . . . . . | 1 750 000 „ |
| Maschinelle Ausrüstung der Kraftstation | 6 800 000 „ |
| Leitungsanlage . . . . . . . . . . | 6 900 000 „ |
| Sammler . . . . . . . . . . . . | 6 000 000 „ |
| Triebwagen . . . . . . . . . . . | 19 000 000 „ |
| Insgemein . . . . . . . . . . . . | 1 500 000 „ |
| zusammen | 43 000 000 ℳ |

Dem Entwurf ist eine Betriebskostenrechnung beigefügt, in der die Annahme gemacht ist, dass die auf rund 11 000 000 ℳ zu bewerthenden vorhandenen Dampfbetriebsmittel — unbeschadet ihrer von allen sonstigen Betriebsmitteln abweichenden Bauart — anderweite Verwendung finden, also von dem neuen Kapital abgesetzt werden können. Das derzeitige Anlagekapital von 110 000 000 ℳ würde sich unter diesen Umständen auf 142 000 000 ℳ erhöhen, das zu 3,5 % mit jährlich 4 970 000 ℳ zu verzinsen wäre. Ferner wird angenommen, dass die jetzige Jahresleistung von 5 500 000 Zugkm um 20 %, d. i. auf 6 600 000 Zugkilometer sich erhöhen wird. Die elektrischen Züge haben aber 60 % mehr Fassungsraum, als die Dampfzüge mit 9 Wagen, da jeder elektrische Wagen 80 % mehr Fassungsraum hat, als ein Wagen der Dampfzüge. Den 5 500 000 Dampfzugkm sind unter diesen Umständen 10 560 000 Zugkm bei elektrischem Betrieb gegenüberzustellen. Die jährlichen Betriebskosten werden sich dann für den Dampfbetrieb zu 6 823 000 ℳ, d. i. zu 1,24 ℳ für das Zugkilometer stellen, für den elektrischen Betrieb zu 9 369 350 ℳ, d. i. unter Zugrundelegung der den 6 600 000 elektrischen gleichwerthigen 10 560 000 Dampfzugkm zu 0,89 ℳ für das Zugkilometer elektrischen Betriebes gegenüber 1,24 ℳ für das Dampfzugkilometer. Der elektrische Betrieb wäre danach bereits im ersten Ausbau um 28 % billiger als der heutige Dampfbetrieb. Mit späterer Erweiterung dürften, so ist im Entwurf ausgesprochen, die auf die Einheit der Fahrleistung bezogenen Kosten noch weiter heruntergehen.

## Die deutschen Kolonialbahnen im Reichsetat.

In den dem deutschen Reichstage zugegangenen Etat der Schutzgebiete für 1900 sind für die Fortführung der Bahn Tanga Muhesa bis Korogwe und für Vorarbeiten zur Fortsetzung über Korogwe hinaus bis Mombo 2 309 000 ℳ, zur Ergänzung der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro und für eine telegraphische Verbindung zwischen Dar-es-Salaam und Kilossa (etwa 250 km von der Küste an der projektirten Bahn gelegen) 120 000 Mark eingestellt. Die Hoffnung, dass schon in diesem Voranschlag dem Antrag des Kolonialraths entsprechend etwa 2 000 000 Mark für den Eisenbahnbau selbst aufgenommen würden, ist sonach zwar noch nicht in Erfüllung gegangen; die „Berl. N. Nachr." schreiben aber in Bezug hierauf folgendes:

„In der Angelegenheit der ostafrikanischen Centralbahn hat der Kolonialrath in seiner Sitzung am 10. November bekanntlich einstimmig einen Antrag des Geh. Kommerzienraths Dr. Oechelhäuser angenommen, der darauf hinausging, dass statt eines Betrags von 100 000 ℳ für Ergänzung der Vorarbeiten eine Summe von 2 000 000 ℳ für diesen Zweck und zugleich für die Inangriffnahme der ersten Baustrecke selbst in den nächstjährigen Etat des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes eingestellt werde. Begründet wurde dieser Antrag damit, dass diese Vorarbeiten bereits soweit gediehen seien, dass es nicht erforderlich sei, ihren endgültigen Abschluss abzuwarten, um mit dem Bau der Bahnhofsanlagen in Dar-es-Salaam, dem Bau einer Brücke über den Kingani, der Herstellung von Gleis- und Schienenmaterial für die erste Bahnstrecke vorzugehen. Vielmehr werde, wenn im nächsten Etatsjahre für alle diese Dinge keine Mittel zur Verfügung ständen, die Bauausführung eine ganz unnöthige Verzögerung um ein Jahr erleiden, die es fast unmöglich mache, die nachtheiligen Folgen, welche die bisherige Unthätigkeit auf dem Gebiete des Bahnbaues für Deutsch-Ostafrika schon mit sich gebracht habe, noch wieder zu beseitigen. Wie verlautet, hegt die Kolonialverwaltung den lebhaften Wunsch, dem Antrage des Kolonialraths zu entsprechen. An der Ergänzung der Vorarbeiten wird schon jetzt eifrig gearbeitet, und es besteht die begründete Hoffnung, dieselben in nächster Zeit soweit zu fördern, dass dem Beginn der Bauausführung im Etatsjahre 1900 Bedenken nicht entgegenstehen und dass es möglich sein wird, zu diesem Zwecke in Form eines Ergänzungsetats mit einer Forderung von 1 000 000 bis 2 000 000 ℳ an den Reichstag heranzutreten."

Aus dem Etat der Schutzgebiete ist in betreff des Eisenbahnwesens für das Rechnungsjahr 1900 noch folgendes zu entnehmen:

Usambarabahn (Tanga-Muhesa). Die Einnahmen sind veranschlagt:

| | | |
|---|---|---|
| aus dem Personenverkehr zu . . . . . . . | | 9 600 Rupien |
| „ „ Güterverkehr zu | | |
| Stückgüter monatlich 2 000 Rupien . . . . . . . | 24 000 Rupien | |
| Wagenladungen monatlich 1 670 Rupien . . . . . | 20 040 „ | |
| ausserdem 6 000 t Kaffee . | 7 000 „ | |
| Viehverkehr monatlich 30 Rupien . . . . . . . | 360 „ | |
| im ganzen Güterverkehr . . . . . . | | 51 400 „ |
| Gesammteinnahme | | 61 000 Rupien |

umgerechnet zum Kurse von 1 Rupie = 1,40 ℳ 85 400 ℳ, mithin für 1 km 2 033 ℳ.

Südwestafrikanische Eisenbahn Swakopmund-Windhoek. Die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe sind veranschlagt zu rund 180 000 ℳ; nähere Angaben über die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr fehlen, doch ist aus dem, dem Etat beigegebenen Bericht des Oberstleutnants Gerding dd. Swakopmund, den 14. August 1899, folgendes zu entnehmen:

Der Gleisebau ist augenblicklich auf km 120 angekommen, am Unterbau arbeitet man im Dorstrevier, Telegraphenleitung geht ebenfalls bis dahin, und der regelmässige Betrieb ist bis Jakalswater (km 98) eröffnet.

Es ist somit kein Zweifel, dass der Bahnbau in diesem Baujahr bis Okongava gelangen und die Strecke bis zu diesem Punkte noch vor dem 1. April 1900 wird eröffnet werden können.

Auf der im Betriebe befindlichen Strecke verkehren fahrplanmässig täglich zwei Züge in jeder Richtung, welche zur Beförderung der Regierungs- und Privatgüter sowie des Baumaterials genügen. Mit beiden Zügen werden Personen befördert.

An Frachtgut wurden in letzter Zeit durchschnittlich täglich 35—40 t, also den Monat zu 25 Betriebstagen gerechnet, monatlich 875—1 000 t befördert, von denen ungefähr die Hälfte Regierungs-, die andere Hälfte Privatgut ist. Ein Theil dieser Güter geht allerdings nur bis Station Rössing (km 40), sobald aber die Strecke bis Okongava eröffnet sein wird, dürfte so ziemlich der gesammte Frachtverkehr bis dorthin durchgehen. Der Güterverkehr ist also schon jetzt ein weit bedeutender, als bisher angenommen wurde.

In betreff der sehr ungünstigen Landungsverhältnisse in Swakopmund wird noch folgendes bemerkt:

Wochenlang liegen, wie z. B. augenblicklich, die Dampfer auf der Rhede, ohne dass auch nur eine Ueberfahrt von Personen, geschweige denn die Landung von Gütern möglich ist. Es ist gelegentlich jede Verbindung zwischen Schiff und Land aufgehoben. Legt sich die Brandung soweit, dass die Löschung der Ladung erfolgen kann, so bleibt die Landung der Güter durch die kleinen Landungsboote, welche nur Güter von sehr beschränktem Umfange und Gewicht zu fassen vermögen, eine äusserst kostspielige, langdauernde und schwierige, namentlich wenn zwei Dampfer zu gleicher Zeit ihre Ladung löschen.

Ausserdem geht ein grosser Prozentsatz von Gütern bei dieser primitiven Landung verloren oder wird durch Nässe verdorben. Die Kontrole der verloren gehenden Massengüter ist eine äusserst schwierige, so dass auch nur eine annähernde Entschädigung durch die Versicherung nicht erfolgen kann. Ich schätze z. B. den Verlust an Kohlen bei der Landung auf annähernd 20 %. Auch der Verlust an Eisenbahnmaterial, Cement usw. ist ein unverhältnissmässig grosser. Wieviel an anderen Gütern, namentlich an Proviant für die Regierung verdorben wird, lässt sich gleichfalls schwer kontroliren, denn die Unbrauchbarkeit der Waare stellt sich meist erst an der Verbrauchsstelle heraus.

Hierzu kommt noch, dass die Landung umfangreicher und schwerer Gegenstände: schwererer Lokomotiven zum Befahren einzelner besonders starker und langer Steigungen, Personenwagen für Eingeborene und bedeckter Güterwagen, überhaupt unmöglich ist. Alle diese Verhältnisse drängen auf eine möglichste Beschleunigung der in Swakopmund geplanten Hafen- und Landungsanlagen.

Ueber die Betriebsleistungen und die Zukunftsaussichten der Bahn äussert sich Oberstleutnant Gerding weiter so: „Der Betrieb funktionirt im allgemeinen gut, bedarf jedoch noch einer besseren Ordnung und sorgfältiger Anpassung an die allgemein gültigen Regeln eines jeden Bahnbetriebes. Erschwert und beeinträchtigt wird der Betrieb durch die grosse Zahl starker Steigungen und verlorener Gefälle, welche in der Linie enthalten sind. Namentlich die Durchquerung des Khanflusses weist ausserordentlich ungünstige Steigungsverhältnisse auf. Es wird jedoch an den meisten derartigen Stellen Besserung durch nachträgliche Erdarbeiten bezw. durch Umlegen der Linie geschaffen werden können, und hierauf wird seitens der Bauleitung ein besonderes Augenmerk gerichtet werden, um die Leistungsfähigkeit der Linie nach Kräften zu heben. Infolge der guten Gleislage kann denn auch unbedenklich mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km gefahren werden. Das Betriebsmaterial hat sich ebenfalls sehr gut bewährt. Nach diesseitiger Schätzung wird, um eine Etatsüberschreitung zu vermeiden, auf grössere Beschaffungen in diesem Rechnungsjahr, namentlich auch diejenige eiserner Brücken, verzichtet werden müssen. Die nothwendigen Brücken bis Okongava werden daher in Holz hergestellt werden. Dagegen ist es unbedingt nothwendig, dass so bald als möglich noch drei Doppellokomotiven nebst Tender nach hier gesandt werden, welche gewissermaassen als Generalreserve dienen und gegen die Möglichkeit von Betriebsstockungen infolge Maschinenmangels sichern sollen. Ein Wagenmangel ist trotz des über Erwarten starken Güterverkehrs für dieses Etatsjahr nicht zu erwarten. Im ganzen sind 130 brauchbare Wagen im Betriebe. Mit der Zeit wird es unbedingt nothwendig, schon um das Ansehen der Bahn zu heben, eine Anzahl guter Personen- und bedeckter Güterwagen zu beschaffen, auch die Zahl der offenen Güterwagen zu vermehren. — Durch verschiedene Meinungsäusserungen sind Zweifel darüber entstanden, ob die Feldbahn ihrer Spurweite, ihrer Gleiskonstruktion und ihrer gesammten Leistungsfähigkeit nach im stande sei, die ihr obliegenden Verkehrsaufgaben zu erfüllen. Ich möchte schon jetzt die Behauptung aufstellen, dass die Spurweite von 60 cm gerade für die Verhältnisse in Südwestafrika als ganz besonders geeignet bezeichnet werden muss, und dass die Bahn auf lange Jahre hinaus allen an sie zu stellenden Anforderungen genügen wird. Ich kann nur eine möglichst schleunige Fortführung der Bahn in ihrer jetzigen Form bis Windhoek dringend befürworten. Je mehr die Bahn fortschreitet, je rascher das Ende in Windhoek erreicht wird, und je früher die naturgemäss mit mancherlei Unzuträglichkeiten und Unregelmässigkeiten verbundene Verquickung von Bau und Betrieb aufhört, desto eher werden die Zweifel an der genügenden Leistungsfähigkeit der Bahn beseitigt sein, desto früher wird ein durchweg geordneter regelmässiger Betrieb, verbunden mit entsprechender Rentabilität der Bahn, eintreten. Bei den verhältnissmässig geringen Kosten der Bahn, welche eine Folge der gewählten schmalen Spurweite sind, steht meiner Ansicht nach eine gute Rentabilität ausser Zweifel. Sollte in späteren Jahren wirklich durch Erschliessung der Minen im Innern, durch Eröffnung der Marmorbrüche in Ubib, durch Anschluss der geplanten Minenbahn von Otavi in Okongava oder weiter westlich eine Ueberlastung der Hauptstrecke von Okongava bis zum Meere eintreten, so dürfte es das Einfachste und Billigste sein, diese Strecke zweigleisig auszubauen, wodurch sie allen Anforderungen gewachsen sein würde. Wie ich schon jetzt mit Bestimmtheit beurtheilen kann, ist zu erwarten, dass bei einigermaassen richtiger und sparsamer Wirthschaft die Gesammtkosten 30 000 ℳ für das Kilometer, also bei einer Bahnlänge von gegen 400 km (381) rund 12 Millionen nicht überschreiten werden. Naturgemäss werden sich die Gesammtkosten des Baues desto billiger gestalten, je rascher mit dem Bau vorgeschritten wird, da die hohen laufenden Kosten mit der Beschleunigung des Baues nicht in gleichem Verhältniss wachsen."

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— Die zum 1. d. Mts. bekannt gegebene Einführung direkter **Eilguttarife für frisches Fleisch in vollen Wagenladungen von Rumänien nach Berlin** ist, wie die „Deutsche Tageszeitung" ganz richtig in Erfahrung gebracht hat, von der geschäftsführenden Verwaltung des deutsch-rumänischen Eisenbahnverbandes, der königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, einstweilen wieder rückgängig gemacht worden. Der Grund hierfür ist aber nicht, wie von einer Seite angenommen wird, in einer Anweisung der preussischen Regierung, sondern in dem Umstande zu suchen, dass bei Angabe der in diese Tarife einzurechnenden Frachtantheile der österreichischen Bahnen Irrthümer untergelaufen sind, die zunächst noch der Berichtigung bedürfen.

— **Teutoburger Waldeisenbahn.** Der „Reichs-Anz." veröffentlicht die Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich und Versmold nach Gütersloh, mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Emskanal durch die Teutoburger Waldeisenbahngesellschaft.

— Um den **zur Weihnachtszeit zu erwartenden erhöhten Packetpostverkehr** anstandslos durchführen zu können, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen auch für dieses Jahr wieder besondere Maassnahmen getroffen und verfügt, dass zur raschen Beförderung von Post- und Eilgut in den Strecken München-Bamberg-Hof, Lichtenfels-Probstzella, Bamberg-Würzburg, Nürnberg-Würzburg und Würzburg-Aschaffenburg innerhalb der Zeit vom 16. bis 25. d. Mts. täglich noch 11 Sonderzüge als Vor- und bezw. Nachläufer von fahrplanmässigen Zügen zu verkehren haben; dabei bleibt es den zuständigen Oberbahnämtern unbenommen, in diese Sonderzüge nach Bedarf weitere aussergewöhnliche Eilgutkurswagen zur Bewältigung des Eilgutverkehres einzustellen. — Ferner wurden die vier Centralwerkstätten beauftragt, erstlich die z. Zt. in Reparatur befindlichen Bahnpostwagen durch Beschleunigung der Arbeit unverzüglich dem Betriebe zurück zu geben, sowie solche Reparaturen, welche den betriebssicheren Lauf dieser Wagen nicht zu beeinträchtigen vermögen, erst nach der Weihnachtszeit auszuführen, und in zweiter Linie auf thunlichst rasche Wiederherstellung von Güterwagen mit Luftdruckbremse oder Luftleitung, wegen des erhöhten Bedarfes derselben für den Weihnachtsverkehr, besonders Bedacht zu nehmen.

— Aus Prag wird der „Berl. B.-Ztg." geschrieben: Im Hinblick auf die herrschende Wagennoth in den böhmischen Braunkohlenrevieren haben sich die Kohlenhändler mit einer Eingabe an die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen gewendet, dieselbe möge dem **böhmisch-bayerischen Kohlenverkehre** ein grösseres Wagenkontingent zur Verfügung stellen als bisher. Obwohl diese Eingabe auch von den bayerischen Interessenten unterstützt worden war, hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen dennoch dem Ansuchen keine Folge gegeben. Sie hat darauf hingewiesen, dass die bayerischen Staatsbahnen bereits 1400 Kohlenwagen beistellen, ein Kontingent, das im Nothfalle noch durch Aushilfswagen erhöht wird. Darüber könne nicht hinausgegangen werden, da sonst die Bevorzugung des böhmisch-bayerischen Kohlenverkehres anderen Transporten zur Last fallen würde. Dagegen hat die Generaldirektion ihre Geneigtheit erklärt, von den Einbruchsstellen in Eger und Eisenstein direkte Kohlensonderzüge nach München abfertigen zu lassen, wobei selbstredend vorausgesetzt wird, dass auch die böhmischen Bahnen geschlossene Kohlenzüge bis an die Landesgrenze verkehren lassen. Verhandlungen hierüber sind im Zuge.

— Jüngst erschien in Dresdener Blättern die Nachricht, **die Rente der sächsischen Staatsbahnen** sei zurückgegangen, weil die preussische Eisenbahnverwaltung in rücksichtsloser Weise den Güterverkehr um Sachsen herumleite; der sächsische Finanzminister v. Watzdorf habe dies selbst in der Kammer erklärt. Die Absicht Preussens solle hierbei sein, Sachsen zu vergewaltigen und zum Anschluss an die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft zu zwingen. Sofort benutzte ein Theil der preussischen Presse die günstige Gelegenheit dazu, um ohne Rücksicht auf irgend welche thatsächliche Richtigkeit die heftigsten Angriffe gegen die preussische Eisenbahnpolitik zu richten, der es durch ihr Vorgehen gelungen sei, überall in den deutschen Staaten begründete Unzufriedenheit und Misstrauen zu erwecken.

Jetzt schreibt das halbamtliche „Dresdener Journal":

„In einem Theile der Tagespresse findet sich die Bemerkung, dass der Finanzminister v. Watzdorf in der sächsischen Zweiten Kammer eine gegen die preussische Staatseisenbahnverwaltung gerichtete Erklärung wegen Ablenkung des Güterverkehrs von den sächsischen Bahnen abgegeben habe. Demgegenüber wird festgestellt, dass eine solche oder eine ähnliche Erklärung, wie auch der stenographische Sitzungsbericht ausweist, von dem Herrn Minister überhaupt nicht abgegeben worden ist."

Die halbamtliche „Berliner Korrespondenz" bemerkt hierzu:

„Nicht ein Wort oder eine Andeutung ist von dem Minister v. Watzdorf gegen die preussische Eisenbahnpolitik gefallen. Das ist auch ganz natürlich, da die zwischen Preussen und Sachsen seit Jahren bestehenden Vereinbarungen über die Verkehrsleitung in nichts geändert sind, sondern zu beiderseitiger Zufriedenheit funktioniren. Auch sonst liegen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens irgend welche andere Differenzen zwischen den beiden Staaten nicht vor; es ist vielmehr das beiderseitige Verhältniss der Staatsbahnen ein vorzügliches und in keiner Beziehung getrübt. Namentlich hat Preussen nie daran gedacht oder denkt jetzt daran, Maassregeln zu ergreifen — weder Sachsen noch Bayern, Württemberg, Baden, Mecklenburg oder Oldenburg gegenüber —, um einen von diesen Staaten zu zwingen oder zu veranlassen, sich der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft anzuschliessen. Das Verhältniss mit allen diesen Staaten ist vielmehr ein völlig klares und befriedigendes. Sogar die Folgen, welche der Erwerb der hessischen Privatbahnen naturgemäss durch bessere Ausnutzung des Eisenbahnbesitzes mit sich bringen musste und die nicht ohne Finanznachtheile für süddeutsche (namentlich badische) Bahnen durchgeführt werden konnten, sind auf durchaus loyale Weise und in gegenseitigem Einverständniss geordnet worden."

— **Internationale Fahrplankonferenz.** Die in Köln tagende internationale Konferenz für die Feststellung des Sommerfahrplanes beschloss einer Einladung der französischen Bahnen folgend, die nächste Konferenz für den Winterfahrplan am 13./14. Juni 1900 in Paris abzuhalten.

**Personalnachrichten.** Der Betriebsmaschineningenieur und Vorstand der Betriebswerkstätte Rosenheim, Eusebius Rauch, ist in den Ruhestand getreten, und demselben der Titel eines königlichen Bezirksmaschineningenieurs verliehen worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die neue Zwischenverkehrsstatistik.** Im Zusammenhange mit der kaiserlichen Verordnung vom 21. September d. J. über die Regelung des wirthschaftlichen Verhältnisses zwischen Oesterreich und Ungarn wurden bekanntlich auch Bestimmungen, betreffend eine Statistik des Waarenverkehres zwischen den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern und den übrigen Theilen des österreichisch-ungarischen Zollgebietes kundgemacht (vergl. Nr. 75 S. 1226 d. Ztg.). Die statistischen Erhebungen des Waarenverkehres zwischen Oesterreich und Ungarn werden am 1. Januar 1900 ihren Anfang nehmen.

Oesterreich ermangelte bisher einer Zwischenverkehrsstatistik; denn die bestehende Aussenhandelsstatistik umfasst den Waarenverkehr des gesammten Zollgebietes mit dem Auslande, während eine amtliche Erfassung des Verkehres zwischen den einzelnen Theilen desselben (Oesterreich, Ungarn, Bosnien und die Hercegovina) bisher nicht stattgefunden hat. Wohl besorgt die ungarische Regierung auf Grund der Gesetzartikel XIII vom Jahre 1881 und XVIII vom Jahre 1895 eine Statistik des Waarenverkehres, welche auch den Handel mit Oesterreich zur Darstellung bringt. Allein es ist begreiflich, dass man auf die Einrichtung einer eigenen österreichischen Statistik rücksichtlich des Verkehrs mit Ungarn Werth legt. Die österreichische Handelswelt hat daher auch zu wiederholten Malen in Anträgen und Beschlüssen durch ihre Vertreter im Parlament das Verlangen nach einer einschlägigen österreichischen Statistik bekundet. Dieses Interesse erscheint hinlänglich durch den Umfang des österreichischen Waarenverkehres mit Ungarn gerechtfertigt. Der Gesammtverkehr Oesterreichs mit Ungarn (Einfuhr und Ausfuhr) ergab in den Jahren 1894 bis 1898 einen Geldwerth von 849 200 000 fl., 831 700 000 fl., 861 700 000 fl., 840 800 000 fl. und 858 300 000 fl., somit ungefähr die Hälfte des Werthes, welcher dem Gesammtaustausche der Gesammtmonarchie mit dem Zollauslande innewohnt.

Die statistische Erfassung dieses Verkehres stösst naturgemäss auf grosse Schwierigkeiten, da die Möglichkeit ausgeschlossen ist, die Zollämter wie in der Aussenhandelsstatistik als Sammelstellen zu benutzen. Am natürlichsten schien es daher, sich zu diesem Zwecke der Transportanstalten zu bedienen, die den Waarenverkehr in erster Linie vermitteln. Bei der Festsetzung der Methode der statistischen Erhebung war die Frage zu lösen, ob diese vollkommen selbständig, d. h. von den in Ungarn bereits bestehenden Einrichtungen ganz unabhängig gestaltet, oder aber, ob im Einvernehmen mit Ungarn eine zwar nicht gemeinsame, aber nach gleichen Grundsätzen und unter wechselseitiger Unterstützung herzustellende Statistik eingerichtet werden sollte. Die Regierung hat sich für das letztere entschieden, und hierdurch erklärt sich auch, wieso die die neue Waarenverkehrsstatistik betreffenden Normen im Zusammenhange mit den Ausgleichsgesetzen kundgemacht wurden.

Bei einer selbständigen Organisirung der Zwischenverkehrsstatistik hätte die Deklarationspflicht sowohl den Aufgeber von nach Ungarn bestimmten, als dem Empfänger von aus Ungarn einlangenden Sendungen auferlegt werden müssen. Durch das zwischen den beiden Regierungen geschlossene Uebereinkommen wurde es aber möglich, auf die zweifache statistische Erhebung jeder Sendung zu verzichten, ohne der Selbständigkeit der Statistik jedes der beiden Staaten Eintrag

zu thun. Die statistische Erklärung wird nämlich nur in jenem Staatsgebiete gefordert, in welchem der Aufgabeort der Sendungen liegt. Durch den Umstand, dass die Waarenerklärungen in zwei Exemplaren ausgefertigt werden müssen, und eines derselben die Sendung bis zum Bestimmungsorte zu begleiten hat, gelangen beide Regierungen in den Besitz eines vollständigen Urmaterials, ohne an die Empfänger der Waaren mit der Aufforderung herantreten zu müssen, bei der Uebernahme der Waaren neuerliche statistische Erhebungen auszustellen.

Die Gebühr beträgt für jede statistische Waarenerklärung — und jede Waarenerklärung kann den vollen Inhalt eines Frachtbriefes aufnehmen — sowie für jedes aus Ungarn eingelangte Erklärungsduplikat 10 Heller, gleichviel, wie viel Waarengattungen die Sendung enthält; nur die statistische Erklärung ganzer Wagenladungen unterliegt einer erhöhten Gebühr von 30 Hellern.

Den österreichischen Eisenbahnstationen werden rücksichtlich der Zwischenverkehrsstatistik mancherlei Verpflichtungen auferlegt. Sie müssen bei jeder Sendung nach Ungarn, falls sie nicht von der statistischen Erklärung befreit ist oder den Packetsammeldienst betrifft, darauf achten, dass jedem Frachtbriefe eine statistische Waarenerklärung in doppelter Ausfertigung beigegeben ist. Die aufnehmenden Eisenbahnbeamten haben bei der Aufgabe die Richtigkeit der Waarenerklärungen und bei der Abgabe die Richtigkeit der Erklärungsduplikate nach Form und Inhalt zu überprüfen und allenfalls die Richtigstellung zu veranlassen, sowie die Richtigkeit der Erklärung durch Vergleich mit dem Inhalte der Sendung festzustellen. Bei Feststellung von vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit begangenen Zuwiderhandlungen der Parteien gegen die Vorschriften über die Zwischenverkehrsstatistik haben die Stationen das Strafverfahren einzuleiten, den Thatbestand aufzunehmen, die eingezogenen Erklärungen und Duplikate an das statistische Amt einzusenden usw. Die Eisenbahnstationen werden auch mit dem Verschleiss der Gebührenmarken sowie der Waarenerklärungen belastet.

— **Die Eisenbahnen und die neue Erwerbsteuer.** Die Privatbahnen haben bekanntlich gegen die Vorschreibung der neuen Erwerbsteuer den Rekurs an die Finanzlandesdirektionen ergriffen. Da es sich bei Erledigung dieser Rekurse um die Entscheidung über wichtige grundsätzliche Fragen handelt, erscheint es erklärlich, dass die Erledigung längere Zeit erfordert. Man muss übrigens auch mit der Möglichkeit rechnen, dass die Privatbahnen sich veranlasst sehen werden, gegen die Entscheidung der Landesdirektionen den Weg der Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu betreten. Unter diesen Umständen dürfte dieser Gerichtshof wohl erst um die Mitte des nächsten Jahres in die Lage kommen, sich mit dem Gegenstande zu befassen.

— **Zillerthalbahn.** Das „Reichsgesetzblatt“ verlautbart die Ertheilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer als schmalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Jenbach der Linie Kufstein-Innsbruck der Südbahngesellschaft über Strass, Fügen und Zell am Ziller nach Mairhofen.

— **Die 5 % Prioritäten der Südbahn.** Wie s. Zt. mitgetheilt wurde (vergl. Nr. 85 S. 1388 d. Ztg.) ist gegen die Südbahngesellschaft vor dem Wiener Bezirksgericht in Handelssachen eine Klage eingebracht worden, welche die Feststellung verlangt: 1. dass den Besitzern der 5 % Schuldverschreibungen der Südbahn die Zinsenzahlung und die Tilgung in Wien nur in Silber, im Auslande ebenfalls nur in Silber in die betreffende Landeswährung umgerechnet gebühre; 2. dass die Südbahn diese Verzinsung und Rückzahlung nur in Silber vorzunehmen berechtigt sei. Der Kläger beantragte bei Einreichung seiner Klage, es möge ein Kurator für die 5 % Schuldverschreibungen bestellt werden. Diesem Begehren hat das Handelsgericht entsprochen. In der Klage wird ausgeführt, dass es im Texte dieser Obligationen heisse, die Verzinsung und die Rückzahlung habe in Wien „in effektiver Silbermünze“, im Auslande, speziell in Paris und Frankfurt, „in der betreffenden Landeswährung“ zu erfolgen. Der Staat habe sich verpflichtet, zu diesem 5 % Anlehen vom Jahre 1869 effektiv 13 000 000 fl. beizutragen, und leiste demgemäss zu der gesammten finanziellen Last, welche der Südbahn aus der ganzen Obligationsanleihe erwachse, einen der Verzinsung und Tilgung des Effektivbetrages von 13 000 000 fl. entsprechenden Theil. Diesen Beitrag leiste der Staat in Silber. Von den 5 % Obligationen seien gegenwärtig rund 236 000 Stück im Umlauf, welche einen Betrag von rund 47 000 000 fl. darstellen. Für die Zinsen und die Tilgung seien jährlich etwa 2 500 000 fl. erforderlich, wozu der Staat etwa 760 000 fl. beiträgt. Nach dem gesetzlich festgesetzten Verhältniss betrage das Goldagio 19 %, was für diesen Zinsen- und Tilgungsdienst rund 450 000 fl. gleichkommt. Dadurch, dass nun der Zinsen- und Tilgungsdienst in Gold erfolgt, werde die Südbahn um diese 450 000 fl. jährlich geschädigt, was für jede Aktie ungefähr 66 kr. oder 1 Frc. 38 Cts. betrage. Der Kläger setzt auseinander, dass er als Aktionär durch diese Verminderung des gesellschaftlichen Vermögens geschädigt werde, und beziffert seinen Schaden auf 500 fl.

Bei der mündlichen Verhandlung, welche dieser Tage stattfand, begründete der Kurator seinen Einwand der Unzuständigkeit des Gerichts. Der Vertreter der Südbahn schloss sich dieser Einwendung an, da es sich um einen Streitfall im Betrage von mehr als 500 fl. handle. Die Verzinsung der Obligationen in Gold erfordere einen Mehraufwand von 450 000 fl. Gegenwärtig bestünden 730 000 Aktien, so dass auf den Aktienbesitz des Klägers (150 Aktien) rund 90 fl. als Zinsen entfallen würden, was kapitalisirt entschieden weit mehr als 500 fl. beträgt. Der Richter lehnt den Einwand der Unzuständigkeit ab; denn es handle sich nicht um die 450 000 fl., sondern nur um den Aktienbesitz des heutigen Klägers, der ja keine ewige Rente vertrete, sondern wechseln könne. In meritorischer Beantwortung der Klage wendeten der Kurator und der Vertreter der Südbahn die mangelnde Klagelegitimation und die Unzulässigkeit der Feststellungsklage ein. Der heutige Kläger sei weder Berechtigter noch Verpflichteter in der vorliegenden Streitsache, könnte auch in einem meritorischen Prozesse nicht als Prozesstheil auftreten, daher fehle ihm das rechtliche Interesse, die nothwendigste Voraussetzung für eine Feststellungsklage. Art. 216 ff. Handelsgesetzbuch sprechen klar aus, dass ein einzelner Aktionär sich nicht in die Führung der Geschäfte, in die Gewinnvertheilung usw. einmischen darf, es sei denn in der Generalversammlung. Art. 6 der Statuten der Südbahn drücke aus, jeder Aktionär habe einen gleichen Antheil an dem Vermögen und Gewinn der Gesellschaft. Könne da ein Aktionär verlangen, dass „ihm gegenüber“ eine höhere Dividende ausbezahlt werde, wenn die Mehrheit der Generalversammlung sich für eine bestimmte, niedrigere Dividende ausgesprochen hat? Dieses Begehren sei ebenso gesetz- als statutenwidrig. Wohin käme man, wenn man diesen Weg betreten würde? Der Richter wies das Klagebegehren wegen mangelnder aktiver Klagelegitimation ab. Der Aktionär, sagte der Richter in der Begründung, sei nicht berechtigt, sich um die Geschäftsführung der Gesellschaft in der Weise einzulassen, insoweit sie bereits eingegangene Verpflichtungen zu erfüllen habe. Das ist Sache der Generalversammlung, welche die vorgelegte Bilanz zu prüfen und zu genehmigen oder nicht zu genehmigen hat, wobei ich nicht in Abrede stellen will, dass der Aktionär unter Umständen, wenn ein Verschulden der Organe der Gesellschaft vorliegt, gegen die Gesellschaft aufzutreten das Recht hat.

— **Elektrische Beleuchtungseinrichtungen für einzelne Wagen.** Die Firma Wüste & Rupprecht hat, angeregt durch mehrere Eisenbahnverwaltungen, ihre Aufmerksamkeit auf die Einrichtung von elektrischen Beleuchtungsanlagen für einzelne Wagen gerichtet, also Anlagen, welche es ermöglichen, einzelne elektrisch beleuchtete Wagen in jeder beliebigen Zugzusammenstellung zu verwenden. Jeder einzelne Wagen muss mit einer (kleinen) Dynamomaschine und den übrigen Apparaten ausgerüstet werden. Die Dynamomaschine erhält den Antrieb mittelst Zahnradübersetzung im Verhältnisse von 1:3 von einer der Achsen des Wagens; sie lässt sich bequem am Wagen unterbringen. Die Schalt-, Regulir- und eigentlichen Beleuchtungsapparate sind dieselben wie bei dem System der Beleuchtung ganzer Züge.

Die Anlagekosten sind für den einzelnen Wagen etwas höher als bei dem System der Beleuchtung ganzer Züge, bei dem nur eine einzelne Dynamomaschine nebst Schaltapparat im Zuge vorhanden ist. Trotzdem ist aber diese elektrische Einzelwagenbeleuchtung billiger als die Gasbeleuchtung, selbst wenn nur 80 Normalkerzen der Vergleichung zu Grunde gelegt werden. Bei der Annahme von 250 Normalkerzen, welche Durchgangswagen aufweisen, stellen sich die Kosten der zehnkerzigen Lampenbrennstunde bei Gasbeleuchtung auf etwa 1,4 kr., dagegen bei der elektrischen Einzelwagenbeleuchtung auf 0,45 kr.

— **Abfertigung von Getreide und Mahlprodukten auf den ungarischen Staatsbahnen.** Laut Mittheilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat diese die am 25. Juli d. J. in Kraft getretenen Bestimmungen, laut welchen die nach Fiume und nach dem Zollauslande bestimmten Sendungen von Getreide und Mahlprodukten ausser der Reihe befördert werden, hingegen für die im inländischen und im ungarisch-österreichischen Verkehr zur Beförderung gelangenden Wagenladungsfrachtgüter betreffs Aufnahme und Lieferfristberechnung § 55 Punkt 3 des Betriebsreglements in Anwendung gebracht, und endlich die Ladefrist auf neun Tagesstunden herabgesetzt wurde, vom 1. d. Mts. an ausser Kraft gesetzt. Demzufolge erfolgt seit dem bezeichneten Tage die Aufnahme und Beförderung, wie auch die Ladefristberechnung der Güter wieder ohne Beschränkung nach den allgemeinen Bestimmungen des Betriebsreglements und der Tarife.

— Einer vom Oberinspektor Himmel herausgegebenen Uebersicht **der Verkehrsentwickelung der ungarischen Staatsbahnen** von 1870 bis 1898 sind folgende interessante Angaben zu entnehmen:

| Jahr | Einnahmen: Personen | Gepäck | Eilgut | Frachtgut | Verschiedenes | zusammen | Ausgabe | Ueberschuss | Betriebskoeffizient | Verzinsung des wirklich aufgewendeten Anlagekapitals |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Gulden | | | | | | | | % | % |
| 1870 | 774 100 | 25 100 | 30 900 | 1 672 200 | 101 600 | 2 603 900 | 1 446 300 | 1 157 600 | 55,6 | 4,98 |
| 1875 | 1 680 700 | 49 800 | 51 900 | 4 250 000 | 110 900 | 6 143 300 | 4 722 500 | 1 420 800 | 76,9 | 1,52 |
| 1880 | 2 636 700 | 82 800 | 90 500 | 8 288 400 | 258 200 | 11 356 600 | 8 904 400 | 2 452 200 | 78,5 | 1,09 |
| 1885 | 7 794 100 | 254 300 | 462 800 | 24 729 000 | 478 100 | 33 718 300 | 22 599 200 | 11 119 100 | 67,2 | 2 94 |
| 1890 | 9 856 500 | 478 500 | 915 600 | 34 587 400 | 1 269 200 | 47 107 200 | 25 285 300 | 21 821 900 | 53,7 | 4,77 |
| 1891 | 11 785 400 | 537 900 | 978 800 | 37 497 400 | 1 719 500 | 52 519 000 | 30 793 600 | 21 725 400 | 58,6 | 4 04 |
| 1892 | 17 036 800 | 721 700 | 1 565 700 | 52 488 800 | 1 908 700 | 73 721 700 | 41 353 100 | 32 368 600 | 56,1 | 4,47 |
| 1893 | 18 427 300 | 736 900 | 1 986 700 | 57 454 100 | 2 620 600 | 81 225 600 | 46 308 200 | 34 917 400 | 57,0 | 4,76 |
| 1894 | 20 318 100 | 708 700 | 2 222 400 | 59 561 600 | 2 511 700 | 85 323 500 | 48 628 800 | 36 694 700 | 57,0 | 4,91 |
| 1895 | 20 764 400 | 740 100 | 2 284 500 | 60 361 300 | 5 384 500 | 89 534 800 | 56 525 700 | 33 009 100 | 63,1 | 4,24 |
| 1896 | 23 215 900 | 807 000 | 2 471 900 | 65 517 400 | 6 222 000 | 98 234 200 | 60 226 400 | 38 007 800 | 61,3 | 4,81 |
| 1897 | 21 820 600 | 760 800 | 2 587 800 | 62 771 200 | 6 807 700 | 94 748 100 | 60 691 200 | 34 056 900 | 64,0 | 3,99 |
| 1898 | 22 604 800 | 738 100 | 2 729 200 | 65 802 400 | 7 739 700 | 99 614 200 | 62 413 300 | 37 200 900 | 62,7 | 4,24 |

— Wie die „Bud. Korr." erfährt, hat der ungarische Handelsminister die Direktion der **ungarischen Staatseisenbahnen** beauftragt, die allgemeine **Ermässigung der Fahrpreise für die mittleren Entfernungen** zu studiren beziehungsweise ihm einen Vorschlag hierüber zu erstatten. Zugleich hat der Handelsminister die Direktion der Staatsbahnen angewiesen, den im vergangenen Jahre insbesondere wegen vorgekommener Missbräuche zum Theile erhöhten Gepäcktarif, welcher nach den gewonnenen Erfahrungen zu vielen Unzukömmlichkeiten geführt hat, ebenfalls einer Revision zu unterziehen.

— **Sonntagsruhe der ungarischen Eisenbahnbeamten.** Der ungarische Handelsminister hat bekanntlich die Direktion der Staatsbahnen angewiesen, eine Arbeitseintheilung vorzunehmen, welche es ermöglicht, dass die Beamten unbeschadet der Interessen des Dienstes die Sonntagsruhe in möglich vollstem Maasse geniessen. Die Direktion hat infolge dessen verfügt, dass drei Viertel der Beamten die Sonntagsruhe dauernd geniessen, falls nicht die dringende Erledigung der Geschäfte es unerlässlich macht, dass ausser den an dem betreffenden Tage zum Dienste bestimmten Beamten auch andere an Sonntagen zur Dienstleistung einberufen werden. Die neue Verfügung, welche im Kreise der Beamten grosse Befriedigung hervorruft, ist bereits in Kraft getreten.

— **Ausfuhr ungarischer Schienen nach Italien.** Wie aus Fiume gemeldet wird, ist zwischen ungarischen Walzwerken und italienischen Bahnen ein Lieferungsvertrag auf Schienen abgeschlossen worden. Die ersten Sendungen sind bereits in Fiume angelangt und werden mittelst Schiff über Venedig weiterbefördert. Im ganzen gelangen 35 000 dz Schienen zur Ausfuhr.

## Allgemeines.

— **Die Motorwagen der Pariser Weltausstellung von 1900** werden ihren Platz in Vincennes haben. Vier Preisbewerbungen sind bis jetzt ausgeschrieben: 1. für schweres Gewicht bis 1 500 kg, d. h. Lieferungs- und Frachtwagen; 2. Droschken und kleine Wagen bis 500 kg; 3. Kutschen und Equipagen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 30 km in der Stunde; 4. Wägelchen verschiedenster Art. Um die Wettbewerber mit dem nöthigen elektrischen Strom zu versehen, wird eine elektrische Anlage in der Nähe der zu durchlaufenden Bahn errichtet werden. Es sollen auch Preisbewerbungen für Schnelligkeitsbemesser an Fuhrwerken verschiedener Art veranstaltet werden. Für die Wettfahrten wird der Ausgangs- und der Ankunftspunkt immer der Daumesnilsee sein. Es wird mit geringer Geschwindigkeit abgefahren; aber in einiger Entfernung können die Wettbewerber ihren Wagen freien Lauf lassen. Die Bahn ist bereits vorgezeichnet und geprüft. In Form eines Kleeblattes wird sie einen Weg von einigen hundert Kilometer beschreiben, der durch Schwellungen, Biegungen und verschiedene Hindernisse Abwechselung genug bietet, und auf dem die Fahrer Lager von Wasser, Kohlen und Petroleum, ja Plätze, wo sie frühstücken können, finden werden. Die Besucher der Vincenner Ausstellung werden vermittelst elektrischer Tafeln, auf denen winzig kleine Motorwagen einhergleiten, den Gang der Fahrt verfolgen können, und durch eine Reihe von optischen Telegraphen und durch Telegraphie ohne Drähte werden sie beständig Nachricht von den Fahrern erhalten. Es ist auch wahrscheinlich, dass die Aussteller von Motorwagen die Besucher zu Spazierfahrten zulassen, um sie in alle Kniffe des Fahrens und Lenkens bei den verschiedenen Systemen einzuweihen. („M. N. N.")

— Nach der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" hat die **kilometrische Länge der dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnstrecken** (Art. 1 des Internationalen Uebereinkommens) laut den dem Centralamt in Bern von den betheiligten Staaten zugegangenen Mittheilungen am 31. März d. J. 186 900 km (gegen 180 602 km am 31. März 1898) betragen. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahre beläuft sich daher auf 6 298 km. Seine Vertheilung auf die einzelnen Staaten ergibt sich aus der nachfolgenden Zusammenstellung, welche auf das erste Jahr der Geltung des Uebereinkommens (1893) zurückreicht. Danach hat dieses Anwendung gefunden:

| in | 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | auf Kilometer Eisenbahnstrecken | | | | | | |
| Deutschland | 43 200 | 44 272 | 44 900 | 46 071 | 46 953 | 48 009 | 49 456 |
| Oesterreich | 14 887 | 15 507 | 15 800 | 15 919 | 16 316 | 16 776 | 17 404 |
| Ungarn | 11 722 | 12 325 | 12 934 | 13 706 | 14 644 | 15 608 | 16 234 |
| österr.-ungar. Okkupationsgebiet | 374 | 374 | 105 | 105 | 105 | 105 | 105 |
| Belgien | 4 516 | 4 530 | 4 534 | 4 555 | 4 566 | 4 566 | 4 587 |
| Dänemark | — | — | — | — | 1 924 | 1 924 | 1 958 |
| Frankreich | 33 872 | 35 149 | 35 602 | 35 803 | 36 383 | 36 745 | 36 919 |
| Italien | 11 762 | 12 358 | 12 566 | 12 931 | 12 956 | 13 101 | 13 189 |
| Luxemburg | 356 | 356 | 356 | 356 | 356 | 356 | 356 |
| Niederlande | 2 475 | 2 513 | 2 513 | 2 513 | 2 539 | 2 539 | 2 556 |
| Russland | 26 351 | 28 030 | 30 917 | 32 844 | 33 450 | 37 527 | 40 767 |
| Schweiz | 2 995 | 3 102 | 3 123 | 3 176 | 3 187 | 3 346 | 3 369 |
| zusammen | 152 510 | 158 516 | 163 350 | 167 979 | 173 379 | 180 602 | 186 900 |

Den grössten Zuwachs hat hiernach in der Zeit vom 31. März 1898/99 das russische Eisenbahnnetz erhalten, was ohne Zweifel auf die inzwischen eröffneten Theilstrecken der grossen sibirischen Eisenbahn zurückzuführen ist.

— **Telephontelegraph.** Der „Voss. Ztg." wird aus Christiania geschrieben: „Auf dem Gebiete unserer Verkehrsmittel ist wieder eine Erfindung zu verzeichnen. Zu dem „Telegraphiren von Bildern", der „Telegraphie ohne Draht" und dem „Telephoniren ohne Telephonistinnen" (mittelst der automatischen Fernsprechcentrale) kommt jetzt der „Telephontelegraph". Der Elektrotechnicker Alf Sinding-Larsen in Fredriksvärn hat ein System zur Vereinigung von Telephon und Telegraph erfunden, bestehend in einem Apparat, der gleichzeitig als Telephon und Telegraph dient, indem immer ein Anklingeln stattfindet. Solange man das Höhrrohr des Fernsprechapparates noch nicht abgenommen hat, ist der Empfangsapparat jederzeit bereit, Depeschen entgegenzunehmen. Die Telegraphenzeichnungen werden wie beim gewöhnlichen Morseapparat durch Niederdrücken eines Stiftes gegeben. Ein hiesiges Blatt meint, dass dies System für Geschäftsleute von grosser Bedeutung werden könne: das Telephon besorgt sich selbst, die gewöhnliche schriftliche Bekräftigung von Uebereinkünften, die mittelst Fernsprechers abgeschlossen wurden, fiele weg, und ausser-

dem wäre der Apparat so eingerichtet, dass der Absender der Depesche, wenn er es wünscht, von der abgeschickten Depesche in seinem eigenen Apparat eine Abschrift erhalten könne. Für Norwegen und Deutschland soll das Patent auf diese Erfindung bereits bewilligt worden sein. Zur praktischen Erprobung hat die hiesige Telephongesellschaft dem Erfinder eine Fernsprechlinie zur Verfügung gestellt, auf der die neuen Apparate im Januar in Betrieb gesetzt werden sollen."

— **Seltener Heldenmuth.** Wie aus Atlanta im Staate Georgia berichtet wird, sind dort augenblicklich die Namen zweier Angestellten der „Southern Passenger Expresscompany" in aller Munde. Durch ihre ausserordentliche Geistesgegenwart und einen an Tollkühnheit grenzenden Muth, schreibt der „Hamb. Corresp.", haben die beiden Leute mehr als 100 Personen, die Reisenden eines Schnellzuges, von einem schrecklichen Tode gerettet. Es war an einem Sonnabend Abend, als der fahrplanmässige Express Macon verlassen hatte und mit rasender Geschwindigkeit in der Richtung nach Atlanta dahinbrauste. In kurzer Zeit war eine grosse, auf eisernen Trägern ruhende Holzbrücke erreicht, die sich in einer Höhe von nahezu 100 Fuss über einen Abgrund spannt. Unmittelbar vor derselben beschreibt der zwischen bergigem Terrain liegende Schienenweg eine scharfe Kurve, die es dem Zugführer unmöglich macht, die Brücke eher zu sehen, als bis die Lokomotive dicht vor ihr angelangt ist. Als Pitman, der Führer des von Macon kommenden Schnellzuges, die Biegung passirt hatte, erkannte er zu seinem Entsetzen, dass die Brücke in Flammen stand. Nur eine Sekunde blieb ihm, um sich zu entscheiden. Den Zug durch Bremsen zurückzuhalten würde unverzüglichen Zusammenstoss mit einem dicht hinterher kommenden Güterzuge zur Folge gehabt haben. Er wählte daher den einzigen anderen, wenn auch nicht weniger gefährlichen Ausweg, indem er das Drosselventil öffnete, sodass die Lokomotive förmlich vorwärts sprang. In wahnsinnigstem Tempo raste der Zug durch die Flammen und war im nächsten Moment auf der anderen Seite in Sicherheit, wo er zum Stehen gebracht wurde. Nicht geringere Kaltblütigkeit als der Lokomotivführer Pitman bewies der Schaffner Hubbard, der sich mit auf der Maschine befand. Kaum hielt das dampfschnaubende Ungethüm, da war er schon neben dem wie versteinert dastehenden Bahnwärter, riss diesem die Laterne aus der Hand und rannte über die brennende Brücke zurück dem Güterzuge entgegen, dem er gerade noch rechtzeitig zu signalisiren vermochte. Wäre dies nicht geschehen, so würde die in Flammen stehende Struktur das Gewicht der schwer beladenen Wagen nicht mehr getragen haben und das Personal des Zuges hätte einen furchtbaren Tod gefunden. Sämmtliche Zeugen des aufregenden Vorfalles können die Geistesgegenwart der beiden heldenhaften Männer nicht genug rühmen.

— **Washingtonlicht.** Das Washingtonlicht ist benannt nach dem Erfinder Georges Washington in Newyork. Mit gewöhnlichem Petroleum, einerlei, ob amerikanischen oder russischen Ursprunges, wird eine Lichtmenge erzeugt, welche bisher nur durch die elektrische Bogenlampe zu erzielen war. Dabei sind die Betriebskosten gegenüber denjenigen der übrigen Beleuchtungsarten sehr billig und betragen z. B. nur $1/7$ des elektrischen Bogenlichtes, $1/30$ des elektrischen Glühlichtes, $1/5$ des Gasglühlichtes, $1/10$ des Acetylenlichtes (bei einem Carbidpreise von 35 ₰ — der jetzige Preis ist bedeutend höher) und ungefähr $1/8$ der gewöhnlichen Petroleumbeleuchtung. Ein Vortheil dieser neuen Beleuchtung besteht darin, dass zu derselben keine maschinellen Einrichtungen gehören und daher die Anlage überall, sowohl in Gebäuden als auch im Freien, geschehen kann. Die Erzeugung des Washingtonlichtes geschieht der „Fachzeitung für Blechbearbeitung und Installation" und der „Rig. Ind.-Zeit." zufolge wie folgt: Ein beliebig aufzustellender, geschweisster, für 20 bis 30 Lampen ausreichender Behälter wird mittelst einer angeschlossenen Handlampe auf etwa vier Atmosphären Druck gebracht und auf diese Weise das Petroleum durch enge, einem elektrischen Leitungsdraht ähnlich sehende Metallröhren dem in der Lampe befindlichen Vergaser zugeführt. Nachdem letzterer mit einer kleinen Stichflamme des Anzündeapparates vorgewärmt ist, lässt man durch Oeffnen eines Hahnes das unter Druck stehende Petroleum eintreten, welches sofort vergast. Die nun aus einer feinen, mit einer Nadel regulirbaren Düse einströmenden Gase werden, nachdem die atmosphärische Luft angesogen ist, von der eigentlichen Lampe aufgenommen und treffen dann als ein für die Bunsenflamme geeignetes Gasluftgemisch aus den mit Glühkörpern versehenen Brennern. Die dauernde Vergasung des Petroleums geschieht durch die aus den neben dem Vergaser stehenden Glühkörpern ausstrahlende Hitze. Es sind bis jetzt zwei Lampen auf den Markt gebracht worden; ein Zwei- und ein Dreibrenner, welche eine Lichtstärke von etwa 500 beziehungsweise 750 Hefnerkerzen haben. Die Lampen sind vollständig gefahrlos. Eine Explosion ist, da in den brennenden Lampen eine Ansammlung weder von Petroleum noch von Gas stattfinden kann, ganz und gar ausgeschlossen. Das deutsche Reichspatent für das Washingtonlicht ist von der Washingtongesellschaft in Elberfeld erworben worden.

(„Oesterr. Handelsmuseum").

## Die Bagdadbahn.

Von der gesammten deutschen Presse wird die von uns in Nr. 93 S. 1513 gemeldete Ertheilung der Konzession für die Bagdadbahn an die unter Führung der Deutschen Bank stehende Gruppe als ein besonders glücklicher Erfolg der deutschen Politik gepriesen. Auch ausserhalb Deutschlands, namentlich in dem mitbetheiligten Frankreich und England, wird dies vorbehaltlos, wenn auch wohl nicht neidlos anerkannt. Weite und glänzende Aussichten eröffnen sich damit für die deutsche Politik, das deutsche Erwerbsleben und namentlich für das Wiederaufblühen der von der Bahn aufzuschliessenden türkischen Provinzen, in denen einst das glänzendste Kulturleben der Welt sich entfaltete. Der Erfolg ist ein um so grösserer, als er keineswegs leicht errungen ist. Hierüber und über die Bedeutung der gewählten Linie lassen wir nun den ausführlichen Bericht der „Kölnischen Zeitung" folgen:

„Die englische Finanzwelt sieht mit Bedauern, wie Englands Macht unaufhaltsam dem deutschem Einfluss im Orient weichen muss. Die Klagen, die von Zeit zu Zeit im Unterhaus und in der Presse darüber erhoben werden, zeigen deutlich, dass Deutschland England im türkischen Orient bereits weit überflügelt hat. Gleichwohl wurde auch diesmal wieder ein Versuch gemacht, Boden zu gewinnen. Ein Herr Rechnitzer, der Strohmann englischer Finanzleute, schlug eine Linie Alexandrette-Aleppo-Tigris-Bagdad-Kuët mit Anschlusslinien von Bagdad aus nordöstlich nach der persischen Grenze und südwestlich nach Kerbela und Nedchef, den Heiligthümern der Schiiten, vor, und suchte dies Projekt, das sich übrigens mit dem gescheiterten vorjährigen des russischen Grafen Wladimir Kapnist im wesentlichen deckt, durch Verzicht auf jede Zinsgewähr zu verzuckern. Aber auch dieses Anerbieten fand keine Gegenliebe beim Sultan. Er kennt die Leistungsfähigkeit der anatolischen Bahnen, deren Linien jetzt bis Angora und Konia geführt sind und die Gegenden der anatolischen Hochebene zu neuem Leben erweckt haben, und deren sicherer Betriebsleitung er den prompten Aufmarsch seiner Bataillone im griechisch-türkischen Kriege verdankt. Deshalb wollte er lieber mit denen abschliessen, die er erprobt hatte, obgleich sie als gute Rechner und Wirthschafter staatliche Sicherstellung ihres Unternehmens verlangten. Zwei Linien waren es, die zur Wahl standen und an die beiden Endpunkte der anatolischen Bahnen anknüpften, die nördliche von Angora über Siwas und Diarbekr nach Bagdad, die südliche von Konia über Adana und Aleppo zum Euphrat. Die Heeresleitung und mit ihr der Sultan wünschten die nördliche, weil es beiden wesentlich auf die Erleichterung des Truppenaufmarsches nach der transkaukasischen Grenze ankam und das wirthschaftliche Moment nur die zufällig vorhandene Nebenrolle spielte. Anders dachte das Arbeitsministerium; ihm galt die wirthschaftliche Seite alles, und deshalb wünschte es eine Linie, die weit von der Grenze abführte durch Gegenden, die vor dem Feinde gesichert wären. Das war die südliche Linie; sie wurde aus denselben Gründen von der anatolischen Eisenbahn empfohlen, denn ihr kam es auf eine gesicherte und erfolgversprechende Anlage ihrer Kapitalien an. Diese Auffassung hat, wie das kaiserliche Jrade beweist, schliesslich den Sieg davon getragen: der Gesellschaft wurde die Konzession für die südliche Linie von Konia aus ertheilt. Ob die Einzelheiten in der bisher vorgeschlagenen Weise zur Ausführung kommen, wird erst nach der Rückkehr der Expedition entschieden werden.

Die Verwirklichung dieses grossen Kulturwerkes wird nicht nur in der asiatischen Türkei neues Leben erwecken, sondern sie wird auch unserer heimischen Industrie eine Fülle dankbarer und lohnender Aufgaben stellen. Von den Gesammtkosten der 1023 km, die die anotolischen Bahnen jetzt umfassen, sind 70 % der deutschen Industrie zugeflossen, durch den Bau von Lokomotiven, von Personen- und Güterwagen, durch die Herstellung von Schienen und Brückentheilen, durch die Gehälter und Arbeitslöhne für Ingeniöre und Arbeiter usw. Die Verlängerung bis Basra würde zu den vorhandenen Strecken noch die mindestens doppelte Kilometerzahl hinzufügen und die Herstellungskosten werden mindestens in der

gleichen Höhe dem deutschen Gewerbefleisse zu gute kommen. Aber noch in anderer Hinsicht winkt durch dieses Unternehmen deutscher Arbeit Gewinn. Die weiten Gefilde der anatolischen Hochebene, im Klima dem unseren verwandt, sind nur dünn bevölkert; wie todtes Kapital liegen weite Strecken fruchtbaren Bodens öde da, und wo Ansiedelungen vorhanden sind, vermag die primitive, uralte Bestellung mit hölzernem Pfluge nur geringen Ertrag zu erzielen. Wenn deutsche Bauern in geschlossenen Massen hierher geführt würden, die mit eisernen Geräthen und Maschinen die Scholle bearbeiten, die durch Kanäle und Gräben dem Acker das befruchtende Wasser zuleiten, die mit erfahrener Hand die Hänge der Berge mit Reben bepflanzen, welches Paradies könnte hier entstehen! Freilich wir behielten die Bauern lieber selber im Lande, aber so lange wir ihnen die Auswanderung nicht verbieten, können wir sie nicht hindern, die Heimath zu verlassen. Unsere eigenen Kolonien sind keine Ackerbaukolonien; in ihnen ist mit geringen Ausnahmen nur der Plantagenbetrieb mit eingeborenen oder klimafesten Arbeitern möglich. Wir müssen die Auswanderungslustigen also in fremdes Land ziehen lassen."

Die „Köln. Ztg." zeigt nun, in wie hohem Grade Kleinasien für Besiedelung durch Deutsche geeignet sei. „Hier laufen die deutschen Siedler inmitten grundverschiedener Völkerstämme nicht Gefahr, ihr Volksthum und infolge dessen den Zusammenhang mit dem Mutterlande einzubüssen; hier finden sie auf der anatolischen Hochebene bis zum Tieflande des Euphrat Klima und Vegetation, das dem deutschen verwandt ist; hier erleichtert ihnen der vom deutschen Kapital geschaffene Schienenstrang der anatolischen Eisenbahn den Zuzug, ohne die Mühseligkeiten des Vordringens in die südamerikanischen Urwälder, gibt ihnen von Anfang an die Möglichkeit, ihre Erzeugnisse auf den Weltmarkt zu bringen und vom Mutterlande zu beziehen in regelmässiger Folge, was sie an Aussaat, Geräthen, Maschinen nöthig haben; hier endlich tragen sie dazu bei, die Kultur des Wirthsstaates, an dessen Weiterentwickelung dem befreundeten Heimathlande unendlich viel gelegen ist, durch belehrendes Beispiel und durch Erhöhung der Einnahmen zu heben und ihn dadurch zu einem immer werthvolleren Bundesgenossen Deutschlands zu machen. Der glückliche Anfang, der in Syrien und Palästina und zum Theil auch schon in Kleinasien selbst gemacht ist, lässt den besten Fortgang hoffen. So ist der Bau der Bahn durch Kleinasien nach Bagdad und Basra zum persischen Golf in jeder Beziehung von hoher kultureller Bedeutung. Er ermöglicht nicht nur einen schnelleren Verkehr des Westens mit dem Osten, erschliesst nicht nur Gegenden dem Weltverkehr, die bisher in ihrer Vereinsamung verkamen und brach lagen, sondern er bedeutet auch — und wir haben ein Recht, das zu betonen — in hervorragendem Maasse eine Stärkung der deutschen Industrie, des deutschen Volksthumes und des deutschen Einflusses überhaupt. Deshalb begrüssen wir die nunmehrige Ertheilung der Bauerlaubniss, freuen uns, dass die Expedition mit ihren Vorstudien für den Bau rüstig voranschreitet, und hoffen, dass das Werk bald wird begonnen werden können."

Dass der Deutsche Kaiser aus diesem Anlass mit dem Sultan Telegramme gewechselt hat, welche die Bedeutung der Sache widerspiegeln, und dass Direktor Siemens von der Deutschen Bank sich bereits nach Konstantinopel begeben hat, um den Vertrag bezüglich der Bagdadkonzession zu unterzeichnen und die Grundlage für die weiteren Verhandlungen festzustellen, ist durch die Tageszeitungen schon bekannt geworden.

Es wird sich uns noch oft Anlass bieten, auf die Weiterentwickelung des grossartigen Unternehmens der Bagdadbahn zurückzukommen. Zu den Ausführungen der „Köln. Ztg." wollen wir nur hinzufügen, dass mit dieser Bahn vor allem auch Mesopotamien aufgeschlossen und der Ueberlandweg nach Indien seiner Verwirklichung näher geführt wird.

---

## Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Versammlung des Vereins am 14. November d. J. unter dem Vorsitze des Wirklichen Geheimen Ober-Baurath Streckert hielt der Geheime Ober-Baurath Semler einen Vortrag über englische Eisenbahnen. Er stützte sich dabei auf eine Bereisung englischer und schottischer Bahnen, die er in Begleitung des Präsidenten des Reichs-Eisenbahnamtes in diesem Frühjahre ausgeführt hat. Die Engländer, führte er aus, besässen ein für ihre Bedürfnisse zweckmässig ausgebautes, sehr leistungsfähiges Bahnnetz; indess zeige der Umstand, dass das Netz nicht nach einem einheitlichen Plane angelegt, vielmehr stückweise und unter einem weitgehenden Wettbewerbe von ursprünglich zahlreichen Privatgesellschaften entstanden sei, manche nachtheiligen Folgen. Auf je 100 qkm des vereinigten Königreiches kämen z. Zt. etwa 11 km Bahnlänge (in England und Wales allein etwa 15,8 km) gegen rund 8,7 km in Deutschland; auf die Einwohneranzahl bezogen sei der Unterschied weniger gross. Die Baukosten betrügen 604 000 ℳ für das Kilometer Bahnlänge gegen 253 000 ℳ in Deutschland. Diese erstaunliche Höhe sei theils durch die für die Anlage von Bahnen nicht sonderlich günstige Oberflächengestaltung des Landes, das Eindringen der Bahnen bis in das Herz der grossen Städte, durch den theuren Grunderwerb, die Anwendung schlanker Krümmungen und Steigungen auf der freien Strecke, durch die thunliche Vermeidung von Wege- und Strassenübergängen in Schienenhöhe, sowie auch durch die nicht selten beträchtlichen Parlamentsunkosten zur Erlangung der Konzessionen usw. entstanden. Wenn auch die hochentwickelte Industrie und der ausgedehnte Welthandel Englands mit fast allen Ländern der Erde, sowie die starke Bevölkerung der zahlreichen grossen Städte den Bahnen einen wahrhaft grossartigen Verkehr zuführe, so trüge das Anlagekapital bei seiner gewaltigen Höhe von über 22 230 000 000 ℳ doch nur eine mässige Rente, im Jahre 1897 rund 3,75 % gegen 6,2 % für 11 853 000 000 ℳ Kapital in Deutschland. Nur $^3/_5$ des Anlagekapitals hätten über 4 % bis zu 8 %, dagegen über $^1/_{10}$ gar keine Zinsen gebracht.

Auf den Personenverkehr entfielen etwa 43 % der Roheinnahmen gegen 28 % in Deutschland. Von den beförderten 1 030 000 000 Personen (gegen 700 000 000 in Deutschland) entfielen auf die I. Klasse 32, die II. Klasse 63 und auf die III. Klasse 935 000 000 Personen. Die Zugfrequenz sei auf manchen Strecken eine ausserordentlich hohe; von den durchfahrenen 600 000 000 Zugkilometern (gegen etwa 400 000 000 in Deutschland) entfielen etwa 325 000 000 Zugkm auf Schnell- und Personenzüge und 17 160 Zugkilometer — für England und Wales allein sogar 25 600 — auf 1 km Betriebslänge gegen 8 660 Zugkm in Deutschland. Dieses Verhältniss erkläre sich daraus, dass die Menge der zu befördernden Personen und Güter in England erheblich grösser und zugleich die Länge der Züge durchschnittlich kürzer sei, als auf den deutschen Bahnen. Der letztere Umstand gestatte zunächst für die Güterzüge eine wesentlich schnellere Beförderung und dadurch die Einhaltung gleichmässigerer Fahrgeschwindigkeiten im Vergleiche mit den gewöhnlichen Personenzügen. Hierdurch sowie durch die Bildung möglichst vieler direkter Güterzüge fielen zahlreiche Ueberholungen auf den Zwischenstationen fort, die also entsprechend entlastet würden, während andererseits die Betriebssicherheit zunehme. Die Reisegeschwindigkeit sei bei den Personenschnellzügen durchschnittlich nicht unwesentlich grösser als in Deutschland, was weniger auf einer grösseren Fahrgeschwindigkeit, als auf dem weniger häufigeren Anhalten an Zwischenorten beruhe. Wenn irgend angängig, werden die Züge nur mit einer Lokomotive gefahren; auf Herstellung kräftiger Lokomotiven wird daher ganz besonderer Werth gelegt. Dem Wagenparke der englischen Bahnen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr lässt sich im allgemeinen nicht viel Rühmenswerthes nachsagen; die Wagen haben indess verhältnissmässig ein geringes Eigengewicht. Die Korridorwagen der Schnellzüge sind behufs dichteren Zusammenschlusses zum Theil mit amerikanischer Kuppelung versehen.

Die Bahnhofsanlagen sind zweckmässig und übersichtlich, sowie vielfach geschickt und unter eigenartiger Ausnutzung der beschränkten Oertlichkeiten hergestellt.

Das Eisenbahnpersonal ist verhältnissmässig jung, dabei aber fast durchweg gut ausgebildet; etwaigen Wünschen des Publikums gegenüber verhält es sich höflich und entgegenkommend, ohne viele Worte zu machen, wie sich überhaupt der gesammte Eisenbahndienst in einer wohlthuenden Geräuschlosigkeit vollzieht.

Um Linien mit hervorragend dichtem Zugverkehre zu entlasten, ist auch in England neuerdings vorgeschlagen worden, für den Schnellverkehr besondere, von dem übrigen Verkehre gänzlich getrennte Anlagen herzustellen, um so auf den vorhandenen Bahnstrecken Raum für eine weitere Verkehrssteigerung zu schaffen und eine sichere Beförderung der übrigen Züge zu erreichen. Zu diesem Zwecke wird beabsichtigt, zwischen Liverpool und Manchester eine einschienige, mit grosser Geschwindigkeit elektrisch zu betreibende Bahn herzustellen. (Siehe den Aufsatz: „Besondere Schnellbahnen" der Nr. 88 d. Ztg. Die Schriftleitung.)

Der Vortragende fasste seine, durch Vorzeigung von Plänen erläuterten Ausführungen schliesslich dahin zusammen, dass die deutschen Eisenbahnen einen Vergleich mit den englischen im allgemeinen keinenfalls zu scheuen hätten; sie nehmen sogar in mancher Hinsicht, wie in dem Streben nach steter Fortentwickelung, in der Einheitlichkeit der grundlegenden Ordnungen für den Bau, Betrieb und Verkehr, in der gleichmässigen Handhabung der Bestimmungen und Tarife gegenüber dem verkehrtreibenden Publikum, in der Sorge für das Wohl ihrer Bediensteten, sowie vornehmlich auch hinsichtlich der finanziellen Erträge, einen Vorrang vor den englischen Bahnen ein. Andererseits sei bei den Engländern die hervorragend praktische Einrichtung ihrer Bahnen, die gute Bauart ihrer Lokomotiven, ihr tüchtiges Bahn-

personal, eine sachgemässe Sonderung bei der Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse, eine schnelle Beförderung der Züge und die im ganzen glatte Bewältigung ausserordentlich hoher Verkehrsaufgaben anzuerkennen. Auch heute noch könnten wir auf manchen Gebieten von ihnen lernen und sei daher das Studium der englischen Eisenbahnen den Fachgenossen zu empfehlen.

In üblicher Abstimmung wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren: Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Janensch, Eisenbahndirektor der Shantunggesellschaft Gädertz, Regierungs- und Baurath Lehmann.

## Bücherschau.

— **Die Gütertarife der französischen Eisenbahnen.** Unter diesem Titel ist kürzlich ein von der Strassburger Druckerei und Verlagsanstalt vom. R. Schultz & Co. in Strassburg i. E. herausgegebenes neues Werk erschienen, welches den Zweck hat, die Frachten von und nach den französischen Eisenbahnen über die Uebergangspunkte Italiens, der Schweiz, Deutschlands, und Luxemburgs ermitteln zu können. Von praktischem Werth sind die offenbar sehr mühsam und gewissenhaft gemachten Zusammenstellungen, namentlich für Speditöre und grössere Versandfirmen. Für die Eisenbahnverwaltungen kann das Werk als ein vortreffliches Nachschlagebuch behufs Auskunftsertheilung empfohlen werden. Vorausgesetzt ist dabei, dass die Verlagsbuchhandlung nicht blos halbjährlich, sondern, wie sie in Aussicht genommen hat, vierteljährlich eine Neuausgabe erscheinen lässt und ausserdem auch allen Käufern die in der Zwischenzeit erscheinenden zahlreichen Tarifnachträge der verschiedenen französischen Eisenbahnverwaltungen zugänglich macht.

Das Werk ist gewissermaassen eine Nachbildung eines ähnlichen, bei der Buchhandlung Chaix in Paris erscheinenden, das den Titel führt: „Recueil Général des tarifs des chemins de fer et de leurs correspondances pour le transport à grande et à petite vitesse etc. établis d'après les documents officiels de l'administration. Publié par la Librairie Chaix, Imprimerie et Librairie Centrale des chemins de fer.“ Diese „Chaix“-Ausgabe erscheint vierteljährlich; ausserdem werden den Abonnenten alle in der Zwischenzeit vorgenommenen Aenderungen durch Nachträge bekannt gegeben. Manche Privatbahn, z. B. die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gibt vierzehntägig Nachträge heraus. Der Abonnementspreis beträgt 80 Frcs. für das Jahr. Diese Chaixtarife sind nicht blos bei sämmtlichen französischen Eisenbahnstationen aufgelegt, sondern es bedienen sich ihrer auch alle bedeutenderen Speditöre in Frankreich und den benachbarten Gebieten.

Dass die Strassburger Ausgabe diejenige von „Chaix“ auch nur im mindesten verdrängen oder ihr erheblich Konkurrenz machen wird, ist nicht anzunehmen. Dagegen sind wir überzeugt, dass sie sich viele neue Freunde erwerben wird. Sie hat vor allen Dingen den Vorzug, dass die Tarife in deutscher Sprache dargestellt sind, und dass das Werk handlicher ist, als das französische. Auch hinsichtlich des Preises besteht ein bedeutender Unterschied. Die Verlagsanstalt in Strassburg liefert die Tarife in halbjährlicher Ausgabe für 20 ℳ, also bei vierteljährlichem Erscheinen einschliesslich der Nachträge doch vielleicht für 30 bis 35 ℳ jährlich. Wir haben die Juliausgabe einer eingehenden Prüfung unterzogen, welche durchaus günstig ausgefallen ist. Selbst französische Dienststellen haben sich lobend über die deutsche Tarifausgabe ausgesprochen,

Wir wünschen derselben daher einen guten Erfolg in der Annahme, dass der Verlagsbuchhandlung es gelingen wird, die Tarife fortwährend laufend richtig zu halten; denn sonst sind dieselben ohne besonderen Werth und verfehlen ihren Zweck.

— Die **Eisenbahnverkehrsordnung** vom 26. Oktober 1899, gültig vom 1. Januar 1900 an, ist nunmehr in einer vom Reichseisenbahnamt durchgesehenen Ausgabe im Verlag von Julius Springer erschienen. Beigefügt ist als Anhang ein Verzeichniss der zur Ausstellung von Leichenpässen befugten Behörden und ein mit besonderer Sorgfalt aufgestelltes Sachregister. Gleichzeitig und im gleichen Verlage ist ein Sonderabdruck der in den Nrn. 84 und 85 d. Ztg. zuerst veröffentlichten werthvollen Arbeit des vortragenden Raths im Reichseisenbahnamt Geheimen Oberregierungsraths Dr. Gerstner **über die neuen Vorschriften in der Eisenbahnverkehrsordnung** herausgegeben. Sie enthält eine sorgfältige Erläuterung der Abänderungen und Zusätze. Für diese Arbeit konnte niemand berufener sein als der Herr Verfasser, der die fragliche Angelegenheit an der leitenden Stelle selbst bearbeitet hat und daher wohl als der geistige Urheber der neuen Gestalt der Verkehrsordnung bezeichnet werden kann.

— **Meyer's historisch-geographischer Kalender** für das Jahr 1900 ist soeben mit über 600 Landschafts- und Städteansichten, Architekturbildern, Porträts, Autographen, Münzen- und Wappenbildern usw. erschienen. Preis 2 ℳ. (Leipzig und Wien, Verlag des Bibliographischen Instituts.) Auch der vorliegende, vierte Jahrgang dieses Abreisskalenders dürfte ebenso wie seine Vorgänger allgemein eine freundliche Aufnahme finden, da er seinen Vorgängern in textlicher sowohl wie illustrativer Beziehung in keiner Weise nachsteht. Hervorhebung verdient, dass dem vorliegenden Jahrgang fast durchgängig neue Abbildungen eigenthümlich sind, denen gegenüber die Merianschen Städtebilder allerdings etwas zurücktreten. Dem Zug der deutschen Weltpolitik folgend, ist der Rahmen des Illustrationsplanes über die ganze Erde ausgedehnt, und dieser Erfassung und Berücksichtigung unserer grossen Interessensphären verdankt der neue Kalender zahlreiche Bilder aus allen Erdtheilen, von welchen viele die in der Presse gegenwärtig oft genannten Punkte und Landschaften interessant veranschaulichen. Darüber ist aber die Heimath nicht vergessen worden: die bildliche Wiedergabe von Denkmälern und alten Bauten ruft die grosse Vergangenheit unseres Vaterlandes in die Erinnerung zurück, während die der unmittelbaren Gegenwart entnommenen Darstellungen zeigen, wie frisch das Leben im neuen Deutschen Reich pulsirt, und welche Erfolge das rastlose Vorwärtsstreben unserer Tage zeigt. — Auch die textliche Neubearbeitung hat tief eingegriffen. So ist beispielsweise der „Citatenschatz“ vollkommen erneuert, und die „Tagesnotizen“ sind nach sorgfältiger Durchsicht wesentlich ergänzt worden.

— Im Verlage von J. L. Pollak in Wien ist der Jahrgang 1900 des rühmlichst bekannten **Taschenbuchs und Kalenders „Eisenbahnbetriebsdienst“** erschienen, der für den österreichischen Eisenbahnbetriebsbeamten ein unentbehrlicher Begleiter geworden ist. Der Inhalt ist sehr reichhaltig, die österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnbehörden sind in ihrer Organisation dargestellt; das beigegebene Namensverzeichniss, das alle höheren Beamten umfasst, finden wir schwerlich irgendwo vollständiger. Eine Rundschau über alle wichtigsten Vorkommnisse im europäischen Eisenbahnwesen in der Zeit von Mitte 1897 bis dahin 1899 ist sehr lehrreich und eigenartig. Ein alphabetisches Verzeichniss der österreichischen Eisenbahnstrecken gewährt eine Fülle von Angaben, die für den täglichen Eisenbahndienst nöthig sind. Ferner enthält das Taschenbuch eine reiche Anzahl Zusammenstellungen, neuer Vorschriften, Tabellen und Auszügen, die ihn zum Tagesgebrauch so recht geeignet machen. Knapp und klar sind die als „Technologisches“ bezeichneten Darstellungen des Blocksystems und der Centralweichensicherung, sehr gut die kurzen Erläuterungen wichtiger im Eisenbahnwesen gebräuchlicher Fachausdrücke, bei der wir nur dem Bedauern Ausdruck geben können, dass leider auch die Eisenbahnsprache mit Fremdwörtern, die einer Erläuterung bedürfen, allzureichlich durchsetzt ist. Möchte der Kalender die wohlverdiente allgemeine Verbreitung finden!

# Amtliche Bekanntmachungen.

### 1. Eröffnung von Strecken.

Laut amtlicher Mittheilung der fürstlich bulgarischen Staatsbahn wurde am 19. November l. J. die letzte Theilstrecke der bulgarischen Centralbahn, d. i. die Bahnlinie von der Station Pleven bis zur Station Schumen dem öffentlichen Gesammtverkehre übergeben. Dadurch wird auch die Linie Rustschuk-Varna der bulgarischen Staatsbahn in den internationalen Eisenbahnverkehr einbezogen.

Budapest, am 1. Dezember 1899. (3209)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatsbahnen.

## 2. Eröffnung von Stationen.

An der Bahnstrecke Salzschlirf-Schlitz und zwar zwischen der Station Salzschlirf und dem Haltepunkt Niederstoll wird am 15. Dezember d. J. der Haltepunkt Uetzhausen eröffnet. Derselbe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Frankfurt a/M., den 5. Dezbr. 1899. (3210)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Güterverkehr.

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 ermässigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 für Baumwolle usw. im Verkehre mit Steinabrückl von sämmtlichen Hafenstationen des Verbandes.

Die Höhe der Ermässigung ist bei den Verbandsverwaltungen und deren Abfertigungsstellen zu erfragen.

Altona, den 2. Dezember 1899. (3211)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Saarkohlenverkehr nach Württemberg.**

Zum Kohlentarif Nr. 7 vom 1. April 1897 ist mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1899 der Nachtrag IV erschienen. (3212)

Derselbe enthält Frachtsätze für verschiedene neu eröffnete Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen.

St. Johann-Saarbrücken, 5. Dezbr. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Stargard-Cüstriner Eisenbahn.**

Die in den zufolge Bekanntmachung vom 15. November d. J. eingeführten Nachtrag I zu dem Gütertarif für den Binnenverkehr aufgenommenen Zusatzbestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Soldin, im Dezember 1899. (3213)
Die Direktion.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.**

Am 1. Januar 1900 gelangt in vorbezeichnetem Verkehre ein Nachtrag I zur Ausgabe, welcher neue, sowie ermässigte Frachtsätze nach Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Frachtsätze nach den Stationen der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Der Nachtrag ist bei den betheiligten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Kattowitz, den 6. Dezember 1899. (3214)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. wird die Station Eschweiler des Direktionsbezirks Köln in den Ausnahmetarif 12 für Eisenvitriol (grünen Vitriol) für den Transitverkehr nach den niederländischen Hafenstationen aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 4. Dezember 1899. (3215)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember 1899 werden die Stationen Bieren-Rödinghausen, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke, Gestringen und Rahden der Neubaustrecke Bünde-Sulingen des Direktionsbezirks Münster in den Gütertarif des vorbezeichneten Verbandes einbezogen.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf sämmtlichen Stationen, die von Fahrzeugen in Bieren-Rödinghausen ausgeschlossen.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Stationen Holzhausen-Heddinghausen und Lübbecke in den für Staubkalb (Kalkasche) zum Düngen bestehenden Ausnahmetarif Nr. 4b als Versandstation aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 3. Dezember 1899. (3216)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Mit Gültigkeit vom 10. Dezember d. J. kommen im Versande von der Station Ibbenbüren des Direktions-Bezirks Münster nach Stationen der grossherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-, der Lübeck-Büchener, der Eutin-Lübecker, der Altona-Kaltenkirchener, der Kiel-Eckernförde-Flensburger, der Wittenberge-Perleberger und der prignitzer Eisenbahn für Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbrikets in Sendungen von mindestens 45 t besondere Ausnahmefrachtsätze zur Einführung.

Ueber die Höhe der Frachtsätze und Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 4. Dezember 1899. (3217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. ab findet der Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) des Tarifheftes 3 der Abtheilung B in seinem vollen Umfange auch im Verkehre mit der Station Friedrichsfeld Anwendung. (3218)

Frankfurt a/M., den 30. November 1899.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.**

Am 10. Dezember d. J. werden die Stationen Rhynern des Bezirks Essen, Bieren-Rödinghausen, Gestringen, Holzhausen-Heddinghausen, Lübbecke und Rahden des Bezirks Münster, Hülserberg der Krefelder Eisenbahn, Aumetz und Bollingen der Reichseisenbahn sowie Dettingen u/Teck, Eriskirch, Hemigkofen-Nonnenbach, Langenargen, Oberlenningen, Ochsenhausen, Owen und Unterlenningen der württembergischen Staatseisenbahnen in den Verbandstarif und die Station Petershausen i. Baden der badischen Staatseisenbahnen in den Aufnahmetarif 9a (für Eisen und Stahl des Sp.-T. II) aufgenommen.

Die Stationen Rhynern und Hülserberg sind nur für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Im Verkehr mit den Stationen Dettingen u/Teck, Oberlenningen, Ochsenhausen, Owen und Unterlenningen werden der Berechnung der Lieferzeit die um je 5 km gekürzten Tarifentfernungen zu Grunde gelegt. Für den Uebergang von Wagenladungen nach und von der schmalspurigen Nebenbahn Biberach-Ochsenhausen werden die reglementsmässigen Lieferfristen um 1 Tag mit der Maassgabe erhöht, dass die Lieferfrist während der Sonn- und Feiertage ruht, falls dadurch das etwa erforderliche Umladen Aufschub erleidet. Diese zusätzliche Bestimmung zum § 63 der Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I 2 derselben genehmigt worden. Die Güterabfertigungsstellen ertheilen Auskunft.

Köln, den 4. Dezember 1899. (3219)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1899 wird das den Sendungen von Bier in Wagenladungen von den Absendern beigegebene Stroh bis zum Gewichte von 300 kg in den Monaten November bis einschliesslich April frachtfrei bis zur Bestimmungsstation befördert.

München, den 1. Dezember 1899. (3220)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Gruppentarif VI (Bezirke Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz) und Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.**

Mit Wirkung vom 1. Februar 1900 ab werden die im Nachtrage I zum Gruppentarife VI auf den Seiten 38 bis 48 in der Spalte „Darmstadt Hauptbhf." aufgeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 für Petroleum und Naphta aufgehoben.

Vom gleichen Tage ab wird der im Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbande bestehende Ausnahmetarif 17 für Petroleum und Naphta in folgender Weise weiter eingeschränkt (vergl. Bekanntmachung vom 14. August d. J.):

1. Die im Tarifhefte 2 der Abtheilung A auf den Seiten 105 bis 115 aufgeführten Ausnahmefrachtsätze für Ludwigshafen a/Rh. und Ludwigshafen-Giuliniwerk behalten nur noch Gültigkeit für die Richtung von diesen beiden Stationen.
2. Die im Tarifhefte 1 der Abtheilung A auf Seite 39 aufgeführten Frachtsätze zwischen Darmstadt Hauptbhf. und Aschaffenburg, Dettingen, Kahl und Klein-Ostheim, ferner die im Tarifhefte 1 der Abtheilung B auf Seite 36 in der mit „Darmstadt Hauptbahnhof" überschriebenen Spalte, sowie die auf den Seiten 37 und 38 und die im Tarifhefte „Abtheilung D" auf Seite 72 aufgeführten Frachtsätze für Darmstadt Hauptbhf. werden aufgehoben.

Frankfurt a/M., den 30. Nov. 1899. (3221)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzeugmasse, Cellulose etc. von Josefihütte nach Stationen der französischen Ostbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden für die Beförderung von Holzzeugmasse, Holzpapierstoff, Holzstoff (geschliffener), Holzzellstoff, Cellulose (auch schwefligsaurer oder doppeltschwefligsaurer), sofern diese Artikel in einer Beschaffenheit aufgeliefert werden, in welcher sie nicht auch als Pappe verwendet werden können, d. h. entweder feucht oder trocken und nicht in Pappenform, oder wenn trocken und in Pappenform unter der Bedingung, dass die Tafeln so durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Pappe nicht mehr dienen können, nachstehende Frachtsätze berechnet:

| Von | nach Stationen der französischen Ostbahnen | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Charmes | Etival Clair-fontaine | Jouy sur Morin le Marais | Monte-reau | Port d'Atelier Amance | Raon l'Etappe la Neu-veville | Revigny | Saint-Siméon |
| | bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen | | | | | | | |
| | Francs Gold für 1000 kg | | | | | | | |
| Josefihütte Station der k. k. österreichischen Staatsbahnen . . | 24,15 | 24,25 | 30,40 | 31,40 | 27,10 | 24,05 | 27,35 | 30,50 |

Wien, am 27. November 1899. (3222)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Frachtsätze für die Beförderung von Bier in Fässern von Pilsen und Plzenec nach Genf transit mit der Bestimmung nach den französischen Stationen Lyon, Marseille, Cette, Toulon und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für die Beförderung von Bier in Fässern bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg,
b) 10 000 „

für den Frachtbrief und Wagen und Erfüllung der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr nachstehende Frachtsätze zur Einführung.

| Von | nach Genf transit | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | für Sendungen nach | | | | | | | |
| | Lyon und weiter | | Marseille und weiter | | Cette und weiter | | Toulon und weiter | |
| | bei Aufgabe von mindestens | | | | | | | |
| | 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 |
| | Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief | | | | | | | |
| | Francs Gold für 1000 kg | | | | | | | |
| Pilsen . . . . . | 63,95 | 52,60 | 62,10 | 52,60 | 63,10 | 52,60 | 60,95 | 51,30 |
| Plzenec . . . . | 64,45 | 53,20 | 62,60 | 53,20 | 63,60 | 53,20 | 61,45 | 51,70 |

Wien, am 25. November 1899. (3223)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Hanseatisch-ostdeutscher Thierverkehr.**

Am 15. Dezember d. J. werden für die Beförderung von Grossvieh (Rindvieh, Maulthiere, Esel, Fohlen) und von Kleinvieh (Schweine, Kälber, Schafe, Gänse usw.) in Wagenladungen, ferner von einzelnen Thieren in gewöhnlichen Wagen und von Thieren in Stallungswagen im Verkehr zwischen Stationen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg, Breslau, Kattowitz, Posen, Berlin und Stettin, ferner der ostpreussischen Südbahn und der Nebeneisenbahn Hansdorf-Priebus andererseits, soweit eine Abfertigung von Thieren auf diesen Stationen überhaupt stattfinden kann, direkte Frachtsätze eingeführt. Sie werden nach den im hanseatisch-ostdeutschen Thiertarif angegebenen Einheitssätzen und Abfertigungsgebühren auf Grund der Entfernungen des hanseatisch-ostdeutschen Gütertarifs ermittelt.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 1. April d. J. eingeführten Frachtsätze für Grossvieh und Kleinvieh in Wagenladungen zwischen Stationen der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn und Berlin, städtischer Centralviehhof, werden durch die neuen Frachtsätze unterboten und treten ausser Kraft.

Berlin, den 30. November 1899. (3224)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

---

**Nordwestböhmischer Eisenbahnverband.**

Einführung neuer Tarifnachträge.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900, bezw., insoweit Frachterhöhungen eintreten, vom 1. Februar 1900, gelangen im nordwestböhmischen Eisenbahnverbande zur Einführung:

a) der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1899 gültigen Anhange zu den Tarifen, Theil IV;
b) der Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1897 gültigen Tarife, Theil II, Heft 3 (Ausnahmetarife).

Diese Nachträge enthalten diverse Aenderungen und neue Frachtsätze.

Der Nachtrag ad a) wird zum Preise von 20 h und jener ad b) zum Preise von 30 h pro Exemplar sowohl bei der gefertigten Generaldirektion, als auch bei den übrigen betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Prag, am 3. Dezember 1899. (3225)

Die Generaldirektion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Schweizerisch-österr.-ungar. Transitverkehr. Verkehr mit Ungarn.**

Tarif für Getreidetransporte von Györ-rábaparti rakodóhely (R. Oe. E. B.) nach Südfrankreich und weiter.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden Sendungen von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten, welche zur Beförderung in gewöhnlicher Fracht mit Bestimmung nach Südfrankreich und weiter in Györ-rábaparti rakodóhely, Verladestelle der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn zur Aufgabe gelangen, bis Genf transit auf Grund der Tarifbestimmungen des vom 1. August 1896 gültigen Ausnahmetarifes für die Beförderung von Getreide etc. im schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr (Verkehr mit Ungarn) und zwar unter Berechnung der im Nachtrage I zu diesem Tarife vom 1. Juli 1897 für Györ, Station der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn enthaltenen Frachtsätze abgefertigt.

Hierbei ist die Aufgabe von mindestens 10 000 kg für einen Wagen oder die Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen Bedingung.

Die Einlagerung bezw. Reexpedition der Transporte ist in den auf Seite 11 und 12 (Reexpeditionstabelle) des obenbezeichneten Tarifes für Sendungen mit Herkunft von ungarischen Stationen der Gruppe F vorgesehenen Lagerhäusern zulässig.

Wien, am 25. November 1899. (3226)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**K. k. österr. Staatsbahnen. K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Einführung neuer Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest.

An Stelle der mit Ende dieses Jahres ausser Kraft tretenden „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit

Triest", gültig vom 1. April 1898, gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 neue „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" zur Einführung, von welchem Exemplare zum Preise von 20 Heller bei den k. k. Staatsbahndirektionen, bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft und bei den Triester Güterabfertigungsstellen erhältlich sein werden.

In diesen neuen Erläuterungen und Bestimmungen kommen jene Aenderungen zum Ausdrucke, welche behufs weiterer Erleichterung der Verkehrsabwickelung in Triest mit 1. Januar 1900 zur Durchführung gelangen und durch die Auflassung der Güterabfertigungsstellen Triest Freihafen K. K. St. B., Triest Freihafen Südbahn und Triest Stadt K. K. St. B., Einrichtung der Güterabfertigungsstelle Triest K. K. St. B. und durch die räumliche Vereinigung der Güterabfertigungsstellen Triest K K.St.B. und Triest Südbahn, welche Güterabfertigungsstellen auch die Abfertigung der im Freigebiete zur Auf- und Abgabe kommenden Güter zu besorgen haben, herbeigeführt werden.

Infolge dieser Maassnahmen wird von der Einhebung der bisher zu entrichtenden besonderen Gebühr von 16 Heller pro 100 kg bei der Auf- und Abgabe in Triest Südbahn bei Sendungen, für welche nach den Instradirungsvorschriften die Route via Herpelje in Betracht kommt, und von der Einhebung der Gebühr von 12 Heller pro 100 kg bei der Auf- und Abgabe in Triest S. Andrae, Triest S. Andrae/Servola oder S. Sabba bei Sendungen, für welche nach den Instradirungsvorschriften die Route via Nabresina in Betracht kommt, Abstand genommen, bezw gelangt eine besondere Gebühr bei Auf- oder Abgabe in den von letztgenannten Güterabfertigungsstellen nur bei Sendungen nach und von westlich Divacca gelegenen Stationen zur Einhebung.

Die Gebühren für die über Parteiverlangen bewirkte Ueberstellung von in Triest eingelangten Sendungen vom Zollgebiete in das Freigebiet oder umgekehrt, oder von einer Güterabfertigungsstelle im Zollgebiete nach einer anderen Güterabfertigungsstelle im Zollgebiete wurden den geänderten Verhältnissen entsprechend modifizirt, theils ermässigt, theils erhöht.

Wien, am 11. November 1899. (3227)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

## 4. Verdingungen.

Die nachstehend aufgeführten Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung eines etwa 3 800 qm grossen Wagenrevisionsschuppens nebst Nebengebäudes auf dem Lehrter Bahnhofe zu Berlin sollen in 2 Loosen öffentlich verdungen werden. Loos I umfasst die Erd-, Maurer-, Asphalt- und Steinmetzarbeiten, Loos II die Zimmerer- und Staakerarbeiten. Die für die Ausschreibung maassgebenden Zeichnungen liegen im Büreau der unterzeichneten Betriebsinspektion 3 — Invalidenstrasse 51 — zur Einsichtnahme aus. Die Verdingungshefte (jedes Loos für sich) sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in baar von hier zu beziehen.

Angebote sind versiegelt und kostenfrei für Loos I mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Maurer- etc. Arbeiten für den Wagenrevisionsschuppen auf dem Lehrter Bahnhofe" bis zum 28. **Dezember** d. J., **Vormittags 11 Uhr**, für Loos II mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Zimmerer- etc. Arbeiten für den Wagenrevisionsschuppen auf dem Lehrter Bahnhofe" bis zum 30. **Dezember** d. J., **Vormittags 11 Uhr**, hierher einzureichen, zu welchen Terminen die Eröffnung der Angebote in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber erfolgt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 28. November 1899. (3228)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 3.

Die eiserne Dachkonstruktion zur Erweiterung der Hauptwerkstätte auf Bahnhof Posen (rund 77000 kg Schweiss und Gusseisen) soll am 18. **Dezember 1899, Vormittags 10 Uhr**, im Büreau der Unterzeichneten verdungen werden.

Die Verdingungsunterlagen können daselbst eingesehen, auch die Angebotshefte für 50 ₰ und die Zeichnungen für 2 ℳ. von da bezogen werden. Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift zu versehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Posen, im November 1899. (3229)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 2.

### Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1900 bis 31. März 1901:

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel, eiserne Eimer;
Gruppe II: Hammerstiele aus Hickoryholz, Hacken-, Schaufel-, Piassava- und Reiserbesenstiele;
Gruppe III: Leinölfirniss, Deckenspachtel, Waschschwämme, Bindestricke;
Gruppe IV: Schmelztiegel, Chamottesteine für Lokomotiven, Schmirgelleinen, Glaspapier, Filz;
Gruppe V: Glas;
Gruppe VI: Leder, Lincrusta;
Gruppe VII: Roststäbe aus Gusseisen.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 4. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 21. Januar 1900, Abends 6 Uhr.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) für jede Gruppe vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 30. November 1899. (3230)
Königliche Eisenbahndirektion.

### Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen, Wegeunter- und Ueberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Bodenburg nach Elze in den Loosen 10 und 11 (176 920 cbm Bodenbewegung, 109 530 qm Böschungsflächen, 1 930 cbm Mauerwerk, 48 cbm Werksteine, 4 370 qm Pflasterung und 5 080 qm Chaussirung).

Termin: Sonnabend, den 30. Dezember 1899, Vormittags 11½ Uhr, bei der königlichen Eisenbahnbauabtheilung in Elze (Hannover), Fluthstrasse 18. Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,20 ℳ. für ein einzelnes Loos und von 2,80 ℳ. für beide Loose in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Elze nur von der letzteren bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 1. Dez. 1899. (3231)
Königliche Eisenbahndirektion.

### Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Die Lieferung unseres Bedarfs von Beleuchtungs- und Schmiermaterialien für das Jahr 1900, umfassend etwa 5 000 kg Petroleum, 900 kg Brennöl, 1 700 kg Lokomotiv- und 500 kg Wagenschmieröl (die beiden letzteren Mineralöle) und 700 kg Kerntalg beabsichtigen wir öffentlich zu vergeben. Verschlossene, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zum 21. d. Mts., Nachm. 4 Uhr an uns einzureichen, woselbst auch die Bedingungen gegen Einsendung von 50 ₰ zu beziehen sind.

Oels, den 2. Dezember 1899. (3232)
Direktion.

### Bahnbau Bütow-Berent.

Herstellung von Gleisoberbau.

Die Herstellung des Oberbaues von Stat. 21 (bei Berent) bis Stat. 166 der obenbezeichneten Bahnstrecke soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, am 21. Dezember, Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Bedingungshefte werden gegen Einsendung von 1 ℳ. — auch in Briefmarken — abgegeben.

Es wird hierbei noch erwähnt, dass die Arbeiten öfters unterbrochen werden müssen und dass hierfür keine Entschädigung gewährt wird.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bütow, den 6. Dezember 1899. (3233)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

## 5. Vermischte Bekanntmachungen.

Die auf dem Gelände der ehemaligen Schwellentränkanstalt und des Altbahnhofes hierselbst vorhandenen Gebäude sollen auf Abbruch verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem Büreau zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Einsendung von — 30 ₰ — bezogen werden.

Die Besichtigung der Gebäude kann werktäglich nach Meldung bei der Bahnmeisterei B. auf dem Bahnhofe hierselbst erfolgen.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: Angebot auf Abbruch von Gebäuden bis zum Eröffnungstermin, der auf Mittwoch, den 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Amtszimmer hierselbst festgesetzt ist, postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wittenberge, den 1. Dezbr. 1899. (3234J)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 96. | 13. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 23 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Die Neuordnung des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Schon seit vielen Jahren ist man darum bemüht das Ministerium der Verkehrsanstalten in einer Weise umzugestalten, dass die einzelnen Unterorgane desselben, wie auch das Ministerium selbst in seiner Organisation und in der Vertheilung des grossen Arbeitsgebietes den Anforderungen zu entsprechen vermögen, die die letzten Jahrzehnte an dieses überaus wichtige Ressort gestellt haben.

Auch Russland hat sich entschieden für das Staatsbahnprinzip erklärt. Hierdurch sind natürlich die alten Formen, die in der Hauptsache auf die Ueberwachung zugeschnitten waren, lange nicht mehr ausreichend für eine Centralstelle, die auch unmittelbar leitend sein muss. Vor der jetzt durchgeführten theilweisen Neuordnung des Ressorts bestanden vier Abtheilungen im Ministerium selbst und zwar: 1. das Eisenbahndepartement, dem vornehmlich Angelegenheiten unterstanden, die die Privatbahnen berührten; 2. die Verwaltung der Staatsbahnen; 3. die Hauptinspektion der Eisenbahnen und 4. die Verwaltung des Baues der grossen sibirischen Eisenbahn. Die Arbeitsvertheilung unter diese Organe des Ministeriums war indessen keineswegs systematisch durchgeführt, so unterstanden z. B. dem Eisenbahndepartement auch verschiedene die Staatsbahnen betreffende Angelegenheiten usw. Kurz es fehlte schon lange die nothwendige Einheitlichkeit, die übrigens nach der Entwickelung der Dinge in den letzten Jahren auch gar nicht erwartet werden konnte, weil in die alte Organisation, durch die Verhältnisse erzwungen, immer neue Funktionen hineingeschachtelt werden mussten, um den anstürmenden Forderungen des praktischen Lebens einigermaassen genügen zu können. Obgleich nun die Unhaltbarkeit des Zustandes längst erkannt worden war und obgleich die Presse wiederholt darauf aufmerksam machte, wie der Fortschritt in der Entwickelung des Eisenbahnwesens die Einrichtungen im Ministerium schon lange überflügelt habe, so war eine kraftvolle Förderung des inneren Ausbaues doch nicht zu erlangen, weil ihm der schnelle Personenwechsel*) an leitender Stelle fortgehend hindernd in den Weg trat.

Erst dem gegenwärtigen Minister der Verkehrsanstalten, Fürsten Chilkow, der seit Anfang des Jahres 1895 im Amte ist, ist es geglückt, wenigstens die Neuordnung eines Theiles des ganzen Ressorts, nämlich der Centralstelle durchzuführen, indem für sie eine Allerhöchste Verordnung am 3. Mai 1899 erlassen worden ist, durch die sie endgültig geregelt ist. Für die Organisation der lokalen Verwaltungen sind dagegen nur die allgemeinen Gesichtspunkte angegeben, nach denen der Minister der Verkehrsanstalten im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Reichskontrolör durch besondere Anweisungen die gesammte Organisation und ebenso die Rechte und Pflichten der lokalen Verwaltungen näher zu bezeichnen beauftragt wird.

Beide Bestimmungen, d. h. sowohl über die Organisation des Ministeriums, als auch diejenige für die lokalen Verwaltungen sollen zunächst nur bis zum 1. Januar 1902 Geltung haben.

Die Allerhöchst bestätigten Regeln über die Organisation des Ministeriums zerfallen überhaupt in 11 Abschnitte, von denen der

Abschnitt I die allgemeinen Bestimmungen enthält, denen zufolge das Ministerium der Verkehrsanstalten (Ministerstwo Putei Ssoobschtschenija) die Aufgabe hat, für den Bau, die Wohleinrichtung, die Erhaltung und die Nutzung sämmtlicher Verkehrswege des Reiches, ebenso der Handelshäfen, mit Ausnahme einzelner, Sorge zu tragen. Gleichermaassen hat das Ministerium die Verpflichtung, die ihm unterstellten Lehranstalten zu verwalten.

*) Nach einer längeren Verwaltungsdauer des Ministers Possiet, der im November 1888 zurücktrat, folgte Paucker bis März 1889; Hübbenet bis Februar 1892; Witte bis September 1892; Kriwoschein bis Januar oder Februar 1895, der dann durch den Fürsten Chilkow ersetzt wurde.

Die Zusammensetzung des Ministeriums ist die folgende: 1. der Minister; 2. der Gehilfe des Ministers; 3. der Beirath des Ministers; 4. der Beirath für Eisenbahnangelegenheiten; 5. der Ingeniörbeirath; 6. die Reichseisenbahnverwaltung; 7. die Inspektion der kaiserlichen Züge; 8. die Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen; 9. die Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen; 10. die Abtheilung für die Ueberwachung und die Abnahme der Bestellungen des Ministeriums und der Dampfkessel für Schiffe; 11. die Kanzlei des Ministers mit einer Abtheilung für Enteignungen; 12. die Lehrabtheilung und 13. die Abtheilung für Statistik und kartographische Darstellungen.

Zur persönlichen Verfügung des Ministers stehen eine Anzahl Inspektoren, welchen Revisionen, Besichtigungen, Untersuchungen direkt aufgetragen werden, die sich auf alle Verwaltungszweige des Ressorts beziehen können.

Für die Erledigung von Rechtsfragen, zur Führung von Prozessen usw. steht dem Minister ein Rechtsanwalt und ein Gehilfe desselben zur Verfügung.

Nach Punkt 5 dieses Abschnittes ist es gestattet, dass auf Einladung der betreffenden Vorsitzenden der verschiedenen Abtheilungen des Ministeriums auch Privatpersonen an den Sitzungen mit berathender Stimme theilnehmen dürfen, sofern von deren Mittheilungen und Erklärungen je nach Art des Gegenstandes ein Vortheil für die Bahn erwartet werden kann.

### Abschnitt II. Beirath (Ssowjet) des Ministers.

Bestand. Unter dem Vorsitze des Ministers aus dessen Gehilfen, den Vorsitzenden der Reichseisenbahnverwaltung, der Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen, der Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen, dem Direktor der Kanzlei und etwaigen Gliedern, die auf Allerhöchsten Befehl ernannt worden sind.

Arbeitsgebiet. 1. Die Angelegenheiten, die auf Grund der allgemeinen Organisation des Ministeriums zum Geschäftskreise des Beiraths der Minister gehören, sofern durch die vorliegende Instruktion nicht eine besondere Ordnung vorgeschrieben ist; 2. die Angelegenheiten, betreffend die Enteignung des Eigenthums, die zu zahlenden Entschädigungen, die Regelung der Rechte bei zeitweiliger Benutzung in denjenigen Fällen, in denen eine gutwillige Vereinbarung mit den Besitzern nicht zu erzielen war; 3. die Festsetzung von Pensionen und Beihilfen aus der Emeritalkasse der Ingeniöre der Verkehrsanstalten und die Erledigung der Angelegenheiten dieser Kasse, soweit Entscheidungen des Ministers erforderlich sind.

### Abschnitt III. Der Ingeniörbeirath (Inshenerny Ssowjet).

Bestand. Ein Präsident, Mitglieder, die Allerhöchst ernannt werden und die Vorsitzenden der Reichseisenbahnverwaltung, der Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen und der Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen, endlich Ingeniöre, die der Minister zu den Berathungen hinzuzieht. Ferner haben der Kriegsminister, der Finanzminister und der Reichskontrolör das Recht, in der Ingeniörbeirath je einen Vertreter ihres Ressorts zur Theilnahme an den Berathungen solcher Projekte und Fragen zu ernennen, die eine besondere Bedeutung in militärischer oder finanzieller Beziehung haben.

Bei Berathungen über Post, Telegraphie und Telephonie wird gleichmässig ein Vertreter der Oberpostverwaltung eingeladen.

Arbeitsgebiet. Der Ingeniörbeirath ist errichtet worden zur Ausarbeitung und Beurtheilung technischer Fragen von besonderer Wichtigkeit, ebenso zur Ausarbeitung von Projekten ganz besonders wichtiger Arbeiten, die einen grossen Kostenaufwand erfordern.

Im besonderen wird, als der Durchsicht des Ingeniörbeiraths unterliegend, noch aufgeführt: 1. in technischer Beziehung alle Entwürfe zu neuen Gesetzen, Regeln, Bestimmungen und allgemeinen Anordnungen, die sich auf die Ausrüstung und den Betrieb der Verkehrswege und Häfen beziehen und ebenso auf die Anfertigung und Prüfung der Baumaterialien und Einzeltheile des rollenden Materials und der Maschinen, die auf den vorgedachten Verkehrswegen und in den Häfen Verwendung finden, und endlich die Entwürfe zu Ergänzungen, Aenderungen und Erläuterungen der vorbezeichneten Gesetze, Regeln, Bestimmungen und allgemeinen Anordnungen; 2. alle technischen Projekte, die der Allerhöchsten Würdigung unterbreitet werden sollen; 3. Musterzeichnungen zu Bauten, Maschinen, rollendem Inventar oder zu Theilen desselben, sofern die Zeichnungen zum allgemeinen Gebrauch veröffentlicht oder den nachgeordneten Dienststellen des Ministeriums empfohlen werden; 4. die Projekte und technischen Bedingungen zu Arbeiten von besonders grosser Wichtigkeit oder die Projekte, die mit besonders grossem Kostenaufwande verbunden sind oder endlich die Anwendung neuer Systeme bei Bauausführungen, der mechanischen Mittel oder bei den einzelnen Theilen des rollenden Inventars; 5. Vorschläge über neue Methoden der technischen Betriebsleitung der Verkehrswege; 6. Projekte zu Mustern des rollenden Inventars, der Schienen- und Schienenbefestigungstheile; 7. wichtige, technische Fragen und Projekte, die dem Minister der Verkehrsanstalten von anderen Ressorts zur Begutachtung zugehen; 8. jede Art technischer Fragen, Projekte, Kostenanschläge und Preislisten, die der Minister der Verkehrsanstalten für nützlich finden sollte, dem Ingeniörbeirath zur Begutachtung zu überweisen.

### Abschnitt IV. Reichseisenbahnverwaltung (Uprawlenije sheljesnych dorog).

Bestand. Ein Chef der Verwaltung, ein Komitee bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen; eine technische, eine Betriebs- und eine Wirthschaftsabtheilung; ein Büro für Sanitäts-, juristische und Rechnungsangelegenheiten; Betriebsinspektoren, Beamte zu besonderen Aufträgen und Ingeniöre für technische Arbeiten.

Das vorbezeichnete Komitee bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen wird gebildet unter dem Vorsitze des Chefs der Verwaltung aus Mitgliedern folgender Ministerien: der Verkehrsanstalten, Finanzen, des Innern, der Landwirthschaft und Domänen, des Krieges und der Reichskontrole und aus dem Vorsitzenden der technischen, der Betriebs- und der Wirthschaftsabtheilung. In ganz besonders wichtigen Fällen nimmt an den Sitzungen des Komitees noch der Generalkontrolör des Departements für das Eisenbahnrechnungswesen bezw. dessen Gehilfe und in Sachen des Telegraphen-, Telephon- und Postwesens der Chef der Postverwaltung bezw. dessen Gehilfe theil.

Arbeitsgebiet. 1. Die gesammte Betriebsleitung der Reichseisenbahnen, soweit sie für die allgemeine Benutzung eröffnet worden sind. Ferner die Ausführung der allgemeinen Vorarbeiten und der Bau kleiner Zufuhrbahnen für Rechnung des Staates, die sich an die Hauptbahnen anschliessen und keine selbständige Bedeutung haben, sofern der Minister das bestimmt; 2. die Aufsicht über die Privatbahnen, soweit sie Gesellschaften oder einzelnen Personen gehören.

Von allen der Verwaltung der Reichseisenbahnen zugehenden Geschäftssachen sind dem vorbezeichneten Komitee zur Durchsicht vorzulegen: 1. alle Fragen, die eine wirthschaftliche, handelspolitische Bedeutung für den Betrieb der Staatsbahnen haben und deren Entscheidung mit Ausgaben und Aufwendungen verbunden sind, die unmittelbar die Einnahmen der bezeichneten Bahnen zu beeinflussen vermögen und die die Vollmachten der lokalen Verwaltungen übersteigen; 2. die gleichartigen Fragen in Ausübung der Aufsicht über die Gesellschaften, Genossenschaften oder einzelnen Personen gehörenden Eisenbahnen; 3. Meinungsverschiedenheiten, die entweder bei den Berathungen besonderer, von dem Komitee niedergesetzter Kommissionen oder bei den Berathungen der lokalen Verwaltungen der Staatseisenbahnen entstanden sind, oder gegen erlassene Regierungsverfügungen von den Direktionen der Gesellschaften erhobene Proteste;

4. die alljährlichen Rechenschaftsberichte über den Betrieb der Eisenbahnen; 5. Vorschläge über die Herstellung von rollendem Inventar, Ersatztheile zu demselben, Schienen und Schienenbefestigungsgegenstände für neu zu erbauende Staatseisenbahnen; 6. Fragen aller Art, die auf Verfügung des Ministers der Verkehrsanstalten dem Komitee überwiesen werden.

Neben diesen im grossen und ganzen die Grenzen der Befugnisse und Arbeiten des Komitees bestimmenden Punkten sind in Punkt 33 der Allerhöchsten Verordnungen eingehend noch einzelne Rechte und Pflichten des Komitees aufgeführt, deren Wiedergabe an dieser Stelle unterlassen werden kann, weil sie nur eine Ergänzung der Zuständigkeit der lokalen Verwaltungsorgane sind, die zum Schlusse dieser Mittheilungen eingehend aufgezählt werden sollen. Hier möge nur noch angeführt werden, dass das mehrgedachte Komitee beschlussfähig ist, sofern drei Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten und je ein Vertreter des Ministeriums der Finanzen und der Reichskontrole anwesend sind. Die Zusammensetzung des Komitees aus Vertretern einer Mehrzahl von Ministerien hat es nothwendig gemacht, das Verfahren festzulegen für den Fall, dass Meinungsverschiedenheiten entstehen, denen sich einzelne Vertreter nicht unterordnen wollen. In dieser Beziehung bestimmt der Punkt 43, dass, falls der Vorsitzende des Komitees oder ein Mitglied eines fremden Ressorts sich in der Minderheit befindet und seine abweichende Meinung zu Protokoll verschreiben lässt, die Verfügung des Komitees, bevor sie zur Ausführung gelangt, dem Minister der Verkehrsanstalten vorgelegt wird, dieser bestätigt dieselbe entweder, sofern er mit der Meinung des Vertreters des fremden Ressorts übereinstimmt, oder theilt sie anderenfalls dem Minister des fremden Ressorts zur Entscheidung mit. Falls nun dieser letztere sich nicht der Meinung des Ministers der Verkehrsanstalten anschliesst, so wird die streitige Frage entweder dem Ministerkomitee bezw. dem Komitee für die sibirische Bahn, oder, falls es sich um eine Frage handelt, die auf gesetzgeberischem Wege zur Erledigung gelangen müsste, an den Reichsrath zur Entscheidung gebracht. Bezieht der streitige Fall sich aber auf eine Entscheidung, die keinen Aufschub duldet, so hat der Minister der Verkehrsanstalten das Recht, die Bestimmung des Komitees zur Ausführung zu bringen, ist jedoch verpflichtet, dem Minister des fremden Ressorts, dessen Vertreter seine abweichende Meinung verlautbart hat, von seiner Anordnung Kenntniss zu geben. Drei Tage vom Augenblick der Vorlage des Protokolls zur Unterzeichnung steht demjenigen, der die Meinungsverschiedenheit hervorgerufen hat, Zeit zu, um seine abweichende Meinung einzureichen.

Zu dem Geschäftskreise der Verwaltung der Reichseisenbahnen gehören auch noch die Pensionskassenangelegenheiten und zwar hat sie den Staatseisenbahnen gegenüber die Obliegenheiten des Hauptkomitees der Pensionskasse für die Bediensteten der Staatseisenbahnen wahrzunehmen und ausserdem die Aufsicht über die Pensions-, Spar- und Vorschusskassen sowohl der in den Staatsbesitz übergegangenen, als auch der Privatbahnen, sowie die Begutachtung und Beaufsichtigung neu zu gründender Kassen (Sterbekassen usw.).

Abschnitt V. Inspektion der kaiserlichen Züge (Inspekzii Imperatorskich pojesdow).

Der einzige Punkt 45 dieses Abschnittes bestimmt nur, dass die Rechte und Pflichten der hierher gehörenden Beamten durch eine besondere Verordnung, die Allerhöchst genehmigt ist, geregelt werden.

Abschnitt VI. Verwaltung für den Bau von Eisenbahnen (Uprawlenije po Ssoopysheniju sheljesnych dorog).

Bestand. Ein Vorsitzender, dessen Gehilfen, das Komitee der Verwaltung, die technische, Wirthschaftsabtheilung, die Kanzlei, das Rechnungsbüreau, der Rechtsbeistand, Inspektoren zu besonderen Aufträgen und Ingeniöre.

Das Komitee im besonderen wird gebildet aus dem Vorsitzenden der Verwaltung und dessen Gehilfen, den Chefs der Abtheilungen und aus Vertretern des Finanzministeriums und der Reichskontrole. An den Sitzungen des Komitees nehmen ferner nach Bestimmung des Ministers noch andere Glieder des Ministeriums der Verkehrsanstalten, ebenso auch Vertreter des Ministeriums des Innern, der Landwirthschaft und Domänen, des Krieges und der Marine bezw. des Post- und Telegraphenressorts theil, sofern die Berathungsgegenstände diese Ressorts berühren.

Arbeitsgebiet. Hier vereinigen sich 1. alle vom Ministerium der Verkehrsanstalten zu leitenden Arbeiten bezüglich der Voruntersuchung und des Baues neuer Staatseisenbahnen, ausserdem auch die Leitung des zeitweiligen Betriebes neu erbauter Bahnen, solange derselbe für Rechnung derjenigen Summen ausgeführt wird, die im Bauanschlage ausgeworfen sind und 2. die Aufsicht über dieselben Funktionen der Privatgesellschaften, Genossenschaften und einzelnen Personen gehörenden Bahnen.

Von der gesammten Arbeitsmenge sind im Komitee der Verwaltung durchzusehen: 1. alle Fragen, die eine wirthschaftliche und handelspolitische Bedeutung bei den Vorarbeiten und dem Bau der Staatseisenbahnen und ebenso bei dem zeitweiligen Betriebe der neu erbauten Linien haben; 2. die gleichartigen Fragen in Ausübung der Aufsicht über die von Gesellschaften, Genossenschaften und einzelnen Personen ausgeführten Vorarbeiten und Bauten; 3. technische Fragen, die bei Ausführung der Arbeiten zu Punkt 1 und 2 aufgeworfen werden; 4. die alljährlichen Berichte über den Bau der Eisenbahnen; 5. Fragen aller Art, die auf Verfügen des Ministers der Verkehrsanstalten dorthin überwiesen werden.

Die formelle Behandlung der Berathungsgegenstände und etwaiger Meinungsverschiedenheiten regelt sich nach denselben Grundsätzen wie bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen.

Abschnitt VII. Verwaltung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen (Uprawlenije wodjänych i schosseinych ssoobschtschenii i torgowych portow).

Bestand. Ein Vorsitzender, das Komitee bei der Verwaltung, die Betriebsabtheilung, die Abtheilung der Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen, die Kanzlei, der Rechtsbeistand, das Rechnungsbüro, Inspektoren, Beamte zu besonderen Aufträgen und Ingeniöre.

Das Komitee ist zusammengesetzt unter dem Vorsitzenden der Verwaltung aus den Chefs der Abtheilungen und Gliedern des Ministeriums der Verkehrsanstalten, des Ministeriums des Innern, der Finanzen, der Reichskontrole. Ausserdem nehmen an den Sitzungen mit dem Rechte von Mitgliedern noch andere Vertreter des Ministeriums je nach Bestimmung des Ministers theil, sofern es sich nicht ausschliesslich um die Verwaltung der Wasserwege und Chausseen handelt. An den Verhandlungen über Handelshäfen betheiligt sich ein Vertreter des Marineministeriums, während Vertreter des Kriegsministeriums und des Post- und Telegraphenressorts theilnehmen, sofern diese an den Verhandlungen interessirt sind. Ebenso wird mit berathender Stimme geeignetenfalls der Vertreter der Oberpostverwaltung zugezogen.

Arbeitsgebiet. Dem Komitee ist übertragen: 1. die Durchsicht der Voranschläge zu den Finanzetats der Verwaltung; 2. die Begutachtung der Vorlagen a) über den Bau neuer Chausseen, Wasserwege und Handelshäfen, ebenso die Bestätigung oder Abänderung dieser Bauprojekte, Budgets und Kostenanschläge, b) über die Form der Vergebung der Arbeiten und die Auswahl der Unternehmer usw.; 3. Bestimmung des zum Bau von Chausseen, Wasserwegen und Handelshäfen erforderlichen Grund und Bodens, dessen zeitweilige Benutzung usw.; 4. Durchsicht der Rechenschaftsberichte über die Wasserwege, Chausseen und Handelshäfen; 5. Durchsicht von Meinungsverschiedenheiten, die bei den Lokalverwaltungen für den Bau von Handelshäfen

entstanden sind; 6. Bestimmung über die Benutzung der dem Ministerium gehörigen Schiffe und Baggermaschinen; 7. Begutachtung der Vorschläge zur Ergänzung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen a) über die Benutzung der vielen Dämme, Hafenanlagen usw., die in der Verwaltung des Ministeriums sich befinden und b) der Regeln über die Schifffahrt auf den inneren Wasserwegen des Reiches (Dampfer und andere Fahrzeuge), sowie der Regeln über die Beförderung von Personen und Gütern, und über das Flössen von Bau- und Brennholz; 8. die Vertheilung der vorhandenen Geldmittel unter die lokalen Verwaltungen; 9. Begutachtung von Projekten, zu Musterverträgen über zu leistende Arbeiten, zu liefernde Materialien; 10. Fragen aller Art, welche auf Anordnung des Ministers dem Komitee zur Beurtheilung zugehen.

Die Beschlussfähigkeit der Sitzungen, die formelle Behandlung der Vortragsgegenstände im Komitee und etwaige Meinungsverschiedenheiten werden nach denselben Grundsätzen geregelt, wie bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen.

In Bezug auf die Befugniss aller der vorbezeichneten Komitees lässt sich schliesslich noch im allgemeinen hinzufügen, dass denselben das Recht zusteht, endgültig über jeden Betrag Verfügung zu treffen, der die Befugniss der lokalen Verwaltung übersteigt.

Abschnitt VIII. Abtheilung für die Untersuchung und Abnahme der Bestellungen des Ministeriums und von Dampfkesseln für Schiffe (Otdjel po isnytaniju i oswidjeteljstwowaniju sakasow Ministerstwa i parowych kotlow na ssudach.)

In der Abtheilung für die Untersuchung und Abnahme der Aufträge des Ministeriums und der Dampfkessel für Schiffe vereinigt sich die allgemeine Aufsicht seitens des Ministeriums der Verkehrsanstalten über die Herstellung von Bedarfsartikeln der Staats- und Privateisenbahnen, Zufuhrbahnen, Chausseen, Wasserwege und Handelshäfen in den Fabriken, ebenso wie über den Zustand der Dampfkessel, die auf den Schiffen der Binnengewässer in Betrieb sind. Es ist dem Minister der Verkehrsanstalten vorbehalten, noch näher festzustellen, welche Gegenstände durch die Beamten dieser Abtheilung abgenommen werden sollen und ebenso ist ihm die Vertheilung der Fabriken unter die betreffenden Beamten anheimgegeben. Die Leitung der Abtheilung ist einem Oberingeniör übertragen.

Abschnitt IX. Kanzlei des Ministers mit einer Abtheilung für Enteignungssachen (Kanzeljärija Ministra s otdjelom po ottschushdeniju imuschtschestw).

Der Geschäftskreis der Kanzlei des Ministers umfasst zunächst alle Personalien aller zum Ressort des Ministeriums gehörenden Beamten, namentlich: die Anstellung, Beurlaubung, Entlassung, die Kommandirung zu besonderen Dienstleistungen, die Unterstützungen, Belohnungen und Pensionirungen, Genehmigung zur Uebernahme von Beschäftigungen bezw. Anstellungen bei Privateisenbahnen und bei anderen Unternehmungen, die eine allgemeine staatliche Bedeutung haben. Ferner: die Zusammenstellung des allerunterthänigsten Berichtes über die Thätigkeit des Ministeriums; die Bearbeitung der gesetzgeberischen Vorlagen allgemeinen Charakters; die Aufstellung des Budgets, die Verwaltung der angewiesenen Geldmittel, des Archivs; die Verwaltung der zum Ministerium gehörenden Gebäude; die Angelegenheiten des Kaiser Alexander-Instituts der Ingeniöre der Verkehrsanstalten usw.

In einer besonderen Abtheilung bei der Kanzlei werden die Angelegenheiten, betreffend die Enteignung des unbeweglichen Eigenthums, bearbeitet.

Abschnitt X. Lehrabtheilung (Utschebny otdjel).

Bestand: Das gelehrte Komitee besteht unter dem Vorsitz des Verwalters der Lehrabtheilung aus dem Vorsitzenden der Verwaltung der Reichseisenbahnen, für den Bau neuer Staatsbahnen, Chausseen, Wasserwege und Handelshäfen, ferner aus einem Mitgliede des Ministeriums der Volksaufklärung und endlich aus sieben vom Minister der Verkehrsanstalten erwählten Gliedern.

Bei der Lehrabtheilung besteht ein gelehrtes Komitee und Bezirksinspektoren der Lehranstalten des Ministeriums der Verkehrsanstalten.

Arbeitsgebiet. Die Abtheilung hat die Aufgabe, die technischen Lehranstalten des Ministeriums zu leiten, die Lehrpläne auszuarbeiten, die Lehrmittel zu prüfen usw.

Die Bezirksinspektoren haben: 1. die nächste Ueberwachung der in ihrem Bezirke belegenen Lehranstalten, 2. die Ueberwachung der allgemeinen Handhabung der Thätigkeit der Vorstände der Anstalten usw.

Abschnitt XI. Abtheilung für Statistik und Kartographie (Otdjel statistiki i kartografii).

Arbeitsgebiet. 1. Die Sammlung, Vergleichung, Verarbeitung und Herausgabe der statistischen Sammelwerke, betreffend den Bau, die Benutzung und Erhaltung der Verkehrswege und Handelshäfen; 2. die Zusammenstellung, Ergänzung und Ausgabe der Karten der Verkehrswege und der graphischen Darstellungen usw.

---

Das ist die Arbeitsvertheilung des Ministeriums. Bevor wir uns noch einzelnen Punkten im besonderen zuwenden, muss jedoch zunächst auf die Organisation der lokalen Verwaltungen kurz zurückgekommen werden, für die, wie schon früher angedeutet worden, nur die Grundzüge die Allerhöchste Genehmigung erhalten haben, nach denen der Minister der Verkehrsanstalten in Gemeinschaft mit dem Finanzminister und dem Reichskontrolör bezw. unter Hinzuziehung auch noch anderer Minister die erforderlichen Instruktionen für die Organisation der Lokalverwaltungen auszuarbeiten hat. In dieser Beziehung bestimmt der Allerhöchste Befehl, dass die nachfolgenden Gesichtspunkte maassgebend sein sollen:

1. Die unmittelbare Leitung der Staatseisenbahnlinien vereinigt sich bei der lokalen Verwaltung derselben. Zu diesem Zwecke liegt der Verwaltung ob: a) innerhalb der Summen, die auf Grund der Betriebsbudgets der der Verwaltung unterstellten Linien angewiesen sind, und ebenso auf Grund der Kostenanschläge für Verbesserungen und Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Bahnen und für Rechnung der denselben zur Verfügung stehenden Betriebskapitalien, alle Vorkehrungen für den Betrieb zu treffen, Arbeiten und Beschaffungen zu leisten. Ausgenommen sind nur die Beschaffung des rollenden Inventars nebst Ersatztheilen zu demselben, von Schienen und Schienenbefestigungsgegenständen, die Metalltheile der Brücken und Ausrüstungsgegenstände für Werkstätten; b) die Auswahl der Art und Weise, wie die Vorkehrungen, Arbeiten und Beschaffungen ausgeführt werden sollen und der Abschluss der erforderlichen Verträge und zwar: soweit Bedürfnisse des Verkehres in Frage kommen auf die Dauer eines Jahres, dagegen für Bedürfnisse, die hervorgerufen worden sind durch nothwendige Verbesserungen oder Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen auf die Dauer der Gültigkeit der Kostenanschläge; c) die Vermiethung und Verpachtung einzelner Theile des zur Bahn gehörenden Eigenthumes auf die Zeit von nicht länger als drei Jahren; d) die Bestätigung der technischen Projekte von Bauten, deren Kostenbetrag 50 000 R. nicht übersteigt und die dem Muster und dem verwendeten Material nach nicht als etwas neues für die betreffende Bahn angesehen werden muss; e) ausserdem liegt der lokalen Verwaltung ob, aus eigener Machtvollkommenheit alle Dinge und Fragen zu entscheiden, die dem Komitee bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen vorbehalten sind, jedoch nur innerhalb der Grenzen bestimmter Summen und nach Maassgabe von Bestimmungen, über die eine Vereinbarung zwischen den Ministern der Verkehrsanstalten, der Finanzen und des Reichskontrolörs herbeigeführt werden soll.

2. Die unmittelbare Verantwortung für die Leitung der Eisenbahnen ruht auf dem Chef (natschalnik) derselben.

3. Zur Durchsicht und zutreffenden Falles zur Entscheidung der Fragen, die eine wirthschaftliche und handelspolitische Bedeutung haben, wird bei jeder Verwaltung ein Beirath (Ssowjet) begründet, der unter dem Vorsitz des Chefs der Verwaltung zusammentritt und dessen Bestand nach Vereinbarung des Ministers der Verkehrsanstalten mit dem Minister der Finanzen und dem Reichskontrolör gebildet wird. Ständige Mitglieder sind: je ein Glied des Ministeriums der Verkehrsanstalten, der Finanzen und der Oberkontrolör bezw. dessen Gehilfe der örtlichen Abtheilung der Reichskontrole.

4. Schliesst eines der vorbezeichneten ständigen Mitglieder sich nicht der Mehrheit an, so wird die Frage der Verwaltung der Reichseisenbahnen zur Entscheidung vorgetragen. Dem Chef der betreffenden Eisenbahnverwaltung steht jedoch das Recht zu, seine Entschlüsse, selbst wenn sie die Mehrheit der Stimmen oder die Stimme eines der vorbezeichneten ständigen Mitglieder gegen sich hat, durchzuführen, wenn sie seiner Meinung nach keinen Aufschub dulden, doch muss er in solchem Falle die volle Verantwortung übernehmen.

---

Das sind die Grundzüge der Organisation, nach denen z. Zt. die Eisenbahnen Russlands verwaltet werden. Anerkannt kann zunächst werden, dass, wie die Verhältnisse im östlichen Nachbarreiche nun einmal geartet sind, diese Organisation wenigstens ein recht klares Bild über das Zusammenarbeiten und die Vertheilung des grossen Arbeitspensums erkennen lässt. Das ist zweifellos ein nicht zu verkennender Fortschritt, der namentlich bei der Vergleichung mit dem früheren Zustande vortheilhaft hervortritt. Ganz besonders auffallend und neu ist aber die regelmässige Mitwirkung der Vertreter des Finanzministeriums und der Reichskontrole beim Zustandekommen der Beschlüsse. Ihnen steht in den Komitees keineswegs nur eine berathende Stimme zu, sondern die ablehnende Haltung auch nur eines dieser Vertreter der fremden Ressorts hält den Fortgang bezw. die Ausführung des Beschlusses, für den sonst auch eine Mehrheit vorhanden sein mag, auf. Ja, der Einfluss der hinzugezogenen Ressorts geht soweit, dass eine Sitzung nur dann, z. B. in der Verwaltung der Reichseisenbahnen, als zustande gekommen gilt, falls unter den Anwesenden die Vertreter des Finanzministers und der Reichskontrole anwesend sind! Und nur, wenn nach Meinung des Verkehrsministers eine Anordnung keinen Aufschub duldet, kann er sie unter seiner alleinigen Verantwortung durchführen. Ob dieses enge Zusammenarbeiten mit den beiden fremden Ressorts und der ihnen eingeräumte grosse Einfluss sich zum Segen der Verkehrsangelegenheiten entwickeln wird, ist schwer schon jetzt zu beurtheilen, nur liegt die Befürchtung nicht allzu fern, dass leicht eine Verschleppung der Fragen eintreten kann, da die Meinungsverschiedenheit auch schon eines Vertreters der fremden Ressorts die Folge hat bezw. haben kann, den schwerfälligen Apparat der Berathung in den betheiligten einzelnen Ministerien, des Ministerkomitees, ja sogar des Reichsraths in Bewegung zu setzen. Das ein einträchtiges Miteinanderarbeiten der verschiedenen Ressorts unter Umständen ganz ideal sein kann und wenn es das ist, dann auch ganz vorzügliche Früchte zeitigen kann, mag zugegeben werden, aber — die menschlichen Schwächen! Das Bedürfniss nach Bethätigung der Macht, nach Gewinnen von Einfluss auf den Gang der Geschäfte usw. sind doch Klippen, an denen gar zu leicht manches schöne Vorhaben des Ministeriums scheitern könnte. Man wird daher gut thun, doch erst einmal abzuwarten, wie sich die Dinge praktisch gestalten und ob es wirklich geglückt ist, in Russland dieses Einvernehmen zur Förderung der allgemeinen Interessen herzustellen.

Während wir diese Uebersicht über die neue Organisation abschliessen, finden wir in dem neuesten „St. Petersburger Herold" andere Bedenken geltend gemacht. Das Residenzblatt schreibt:

„Die neue Organisation des Ministeriums der Wegekommunikation hat sich nicht so gut bewährt, wie man erwartete. Unserer Ansicht nach hat man in der Organisation dadurch einen Fehler gemacht, dass man die Hauptverwaltung der Eisenbahnen nicht decentralisirt hat. Es werden immer noch alle Maassnahmen und Anordnungen in der Hauptverwaltung getroffen, während den örtlichen Verwaltungen nur übrig bleibt, die erhaltenden Maassnahmen und Anweisungen auszuführen und ausserdem Schritte zu thun, die von keinem Belang sind. Das Eisenbahnwesen ist zu verwickelt und so sehr mit allen Zweigen der Staatswirthschaft verbunden, dass der Apparat einer einzigen Verwaltung zu seiner Leitung nicht ausreichend sein kann. Es ist wohl in der Hauptverwaltung der Beamtenbestand vermehrt worden, aber auch durch zahlreiche Beamte an einer Stelle ist, wie man sieht, kein voller Erfolg zu erzielen. Es bleibt nur übrig, alle Angelegenheiten und Fragen, die keine prinzipielle Bedeutung haben, sondern den Mechanismus des Eisenbahnwesens und auch die Staatswirthschaft in einem gewissen Grade betreffen, voll und ganz den örtlichen Verwaltungen zur Entscheidung zu überlassen. Die Hauptverwaltung, welche sich nur mit Fragen von prinzipieller Bedeutung und solchen, die aus der Meinungsverschiedenheit der örtlichen Verwaltungen entstehen, zu beschäftigen hätte, wäre mit einem Mal entlastet und so könnten auch die Etats eines Theiles ihrer alsdann unnöthig gewordenen Beamten zur Verstärkung der örtlichen Verwaltungen verwendet werden."

Zum Theil hat die Ausstellung wohl ihre Berechtigung, aber in Russland ist die Centralisirung der Geschäfte in Petersburg von jeher so eingebürgert, dass darin nicht so leicht Wandel geschafft werden kann. Im übrigen ist aber durch die neue Organisation den Chefs (natschalnik) der Bahnen gegen früher immerhin schon ein erhebliches Maass von Aktionsfreiheit gelassen, wie sie nicht davon zurückschreckt, Anordnungen unter ihrer persönlichen Verantwortung zur Durchführung zu bringen.

---

## Elektrische Postsachenbeförderung in Frankfurt a. M.

Die „Deutsche Verkehrszeitung" veröffentlicht in ihrer Nummer vom 1. d. Mts. sehr interessante Mittheilungen über den zwischen der Oberpostdirektion und dem Magistrat zu Frankfurt a/M., als Unternehmer der Strassenbahnen, Ende August d. J. abgeschlossenen Vertrag, wonach dort demnächst die gesammte Postsachenbeförderung zwischen dem Hauptpostamt auf der Zeil und dem Bahnhofspostamt durch elektrisch betriebene Strassenbahnwagen vermittelt werden wird. Wir bringen den wesentlichen Inhalt der Mittheilung nachstehend zum Abdruck.

Der Beförderungsdienst zwischen den beiden Postämtern, die rund 3 km von einander entfernt liegen, wird unter Benutzung der Gleise und der elektrischen Einrichtungen der städtischen Strassenbahn in der Weise gestaltet, dass besondere elektrisch betriebene Strassenbahnpostwagen den Verkehr vermitteln. Zu diesem Zwecke werden auf den Posthöfen besondere Gleisanlagen hergestellt und durch Anschlussgleise mit den bestehenden Strassenbahngleisen verbunden. Auf den Posthöfen führen die Gleise an den Geschäftsstellen vorüber, bei denen Ladungen aufzunehmen oder abzugeben sind. Die Stadt hat sieben mit einem elektrischen Motor ausgerüstete Strassenbahnpostwagen beschafft, die noch einen Anhängewagen in der für den Strassenbahnbetrieb vorgesehenen Geschwindigkeit mitführen können. Die weitere elektrische Ausrüstung besteht aus einem Stromabnehmer in Bügelform, zwei Fahrschaltern (je einem auf der vorderen und hinteren Plattform zum Ein- und Ausschalten des Wagens in den Stromkreis sowie zur Regelung der Geschwindigkeit), den erforderlichen Widerständen, einem automatischen Ausschalter, einem Handausschalter, einem Blitzableiter,

einer umsteckbaren Reflektorlampe zur Beleuchtung der Schienen in der Fahrtrichtung, fünf Hegbrock'schen Beleuchtungskörpern, einem Lichtschalter und einer Sicherung.

Die Länge der von der Firma Siemens & Halske in Berlin gelieferten Wagen beträgt von Puffer zu Puffer 7,62 m, die Breite 1,80 m, die Höhe von Schienenoberkante bis Oberlichtaufbau 3,40 m, der Radstand 1,60 m. Sie erhalten bewegliche Achsen, um kleine Kurven überwinden zu können. Der Wagenkasten enthält zwei Abtheilungen, einen kleineren Briefpostraum zur Aufnahme der Geld- und Briefbeutel sowie der Werthpackete und einen grösseren Packetraum zur Aufnahme der gewöhnlichen Packete.

Der Briefpostraum hat an den Längsseiten des Wagens je eine Schiebethür. Er enthält neben den Abtheilungen für die Brief- und Geldposten ein Fachwerk zum Niederlegen der Begleitpapiere sowie eine feste Tischplatte. Ueber dieser ist eine elektrische Glühlichtlampe angebracht. Neben den Thüren befinden sich Briefkasten mit Einwurfsöffnungen in ähnlicher Art wie an den Bahnpostwagen.

Der Packetraum, der von dem Briefpostraum durch eine feste Wand getrennt ist, hat ebenfalls an jeder Längsseite eine Schiebethür. Im Innern ist der Raum ähnlich dem Packetraum der Bahnpostwagen eingerichtet. Die Beleuchtung erfolgt durch zwei Glühlampen.

Seitenfenster sind der besseren Ausnutzung des Raumes halber an den Wagen nicht angebracht; das Tageslicht findet genügenden Zutritt durch den Oberlichtaufbau. Im Aeussern sind die Wagen in postgelber Farbe gehalten, welche mit braunen Linien abgesetzt ist. Zur Bezeichnung der Wagen sind in den unteren Feldern der Thüren des Packetraumes Reichsadler sowie oberhalb dieser Thüren Schilder mit der Inschrift „Kaiserliche Post" angebracht. Um sie auch von der Stirnseite — namentlich bei Dunkelheit — als Postwagen kenntlich zu machen, tragen die Scheiben der Laternen am Dache der Plattformen ein aufgemaltes Posthorn.

Die Kosten für die Beschaffung der Motorpostwagen — soweit wir wissen, kostet jeder Wagen 9 600 ℳ. — für die Herstellung der Anschlussgleise und Stromzuführungsanlagen trägt die Stadt, ebenso sämmtliche Unterhaltungskosten. Die Post zahlt dafür eine Vergütung, welche einer angemessenen Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals und der Unterhaltungskosten entspricht.

Das Unterstellen der werthvollen Motorwagen erfolgt auf den Posthöfen in Wagenhallen, die auf Kosten der Postkasse erbaut und unterhalten werden.

Die Führung der Wagen erfolgt durch Postunterbeamte, die in der Leitung und Behandlung der Fahrzeuge gehörig ausgebildet sein und sich im Besitze eines von der Aufsichtsbehörde ausgestellten Befähigungszeugnisses befinden müssen.

Ausser dem Wagenführer wird jeder Strassenbahnpostwagen in der Regel noch von einem zweiten Postunterbeamten begleitet, welcher am Anfangspunkte der Fahrt die Postladung zu übernehmen und sie am Endpunkte abzuliefern hat. Dieser Begleiter fertigt nach beendeter Fahrt einen Fahrtbericht nach vorgeschriebenem Muster. Die Fahrtberichte haben den Zweck, über den laufenden Gang des elektrischen Betriebes Aufschluss zu geben und der Stadt als Unterlage für die Abrechnung mit der Postkasse zu dienen.

Das Mitfahren anderer im Dienste befindlicher Postbeamten ist insoweit gestattet, als die Plattformen Raum bieten. Es ist in Aussicht genommen, die Briefträger beim Antritt des Bestellganges und bei der Rückkehr davon soweit als angänglich die Motorpostwagen benutzen zu lassen. Im ganzen dürfen sich indess nur drei Personen auf jeder Plattform befinden.

Die Fahrten der Strassenbahnpostwagen können zu jeder Tages- und Nachtzeit stattfinden; in der Zeit von 1 bis 4 Uhr Nachts sind sie thunlichst einzuschränken. In diesen Stunden ruht der Verkehr zwischen den beiden Postämtern für gewöhnlich. Die Zeit soll daher ausgenutzt werden zur Vornahme von Ausbesserungen an der Oberleitung, den Gleisen oder an den Maschinen des Elektrizitätswerkes.

Die Haftung für Schäden und Unfälle im Betriebe der Motorpostwagen ist in der Weise getheilt, dass die Postverwaltung jeden Schaden vertritt, welcher durch Verschulden ihres Personals oder durch Dritte entsteht. Die Stadt dagegen vertritt sämmtliche Schäden, welche durch die natürliche Beschaffenheit oder durch Mängel der von ihr hergestellten und unterhaltenen Anlagen oder durch Verschulden der städtischen Angestellten herbeigeführt werden. Seitens der Stadt ist mit einer Versicherungsgesellschaft ein Vertrag abgeschlossen worden, wonach diese gegen fortlaufende angemessene Prämienzahlung für alle Schäden aufkommt, die durch Ueberfahren von Personen oder ähnliche Unfälle entstehen. Diese Versicherung erstreckt sich auch auf den Verkehr der Strassenbahnpostwagen.

Die Untersuchungen über Unfälle im Betriebe der Postwagen sowie die Regelung der Ersatzansprüche für Beschädigung an Personen oder Gegenständen führt die Strassenbahnverwaltung im Benehmen mit der Postverwaltung.

Die Zahlungsleistung an die Stadt für die Beförderung der Postgüter zwischen den beiden Postämtern erfolgt nach einem Einheitssatze für die Fahrt, wobei der Stadt eine Mindestsumme von Fahrten behufs gesicherter Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals gewährleistet ist. Der vertragsmässig festgesetzte Einheitssatz beruht auf der Voraussetzung, dass die städtische Strassenbahn nach dem System der oberirdischen Stromzuführung betrieben wird.

Der Vertrag ist auf unbestimmte Zeit abgeschlossen worden mit der Maassgabe, dass jedem Theile alljährlich am 1. April das Recht der Kündigung auf den 31. März des folgenden Jahres zusteht.

Die Stadtverwaltung ist bei Abschluss des Vertrages der Postverwaltung in dankenswerther Weise entgegengekommen. Sie hat an der neuen Einrichtung selbst ein lebhaftes Interesse; denn da die neuen Postwagen erheblich mehr Laderaum bieten, als die Güterpostwagen grösster Art, so werden an Stelle von jährlich rund 50 000 Güterpostfahrten, deren Weg durch die belebtesten Strassen Frankfurts führt, nur etwa 20 000 Motorfahrten erforderlich, welche schon an und für sich dem Strassenverkehr weniger hinderlich sind, als andere Fuhrwerke, weil sämmtliche Motorwagen durch die Gleise gezwungen werden, hinter einander zu fahren. Die neue Art der Postbeförderung führt somit für die namentlich in den Mittags- und Abendstunden ausserordentlich verkehrsreichen Strassen Zeil und Kaiserstrasse eine ganz erhebliche Verkehrsentlastung herbei. Sollte sie sich, woran nicht gezweifelt wird, bewähren, so wird sie auf weitere Strecken und andere Stadtpostanstalten ausgedehnt werden. Für die Postverwaltung ist mit der Aenderung eine nicht unwesentliche Ersparniss verknüpft. Ausserdem wird es gewiss als eine Annehmlichkeit empfunden, dass der Verkehr von Pferden auf den Posthöfen eine Einschränkung erfährt; es dürften mehr als 30 Pferde bei der Posthalterei verfügbar werden.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Die Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung, eine für über 234 000 Staatseisenbahnbedienstete** bestehende Wohlfahrtseinrichtung, hat einen grossen Fortschritt in ihrer Weiterentwickelung zu verzeichnen, nachdem nunmehr in dreitägigen Berathungen die Generalversammlung die neuen Satzungen zum Beschluss erhoben hat. Es werden hierdurch allen im Arbeiterverhältniss befindlichen Staatseisenbahnbediensteten sowohl alle Verbesserungen, die das neue Invalidenversicherungsgesetz vorsieht, in Abtheilung B aber insbesondere sehr beträchtliche Erhöhungen der Zusatzrenten sowie der Wittwen-, Waisen- und Sterbegelder gewährt. Auf Einladung des Vorstandes der Pensionskasse vereinigte der Abend des zweiten Tages die Vertreter der Generalversammlung, sowie die Freunde und Standesgenossen derselben zu einer Festfeier in der Viktoria-Brauerei, Lützowstrasse, in deren Verlauf die Anwesenden Gelegenheit fanden, in zwangloser Weise mit den Vertretern des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten sowie der kgl. Eisenbahndirektion Berlin in Verkehr zu treten. Die schwungvolle und zu Herzen gehende Begrüssungsrede des Vorsitzenden, Regierungsrath Dr. Grünberg, durch welche die Versammlung eröffnet wurde, endete mit einem dreifachen donnernden Hurrah auf den Kaiser. Auf das von dem Senior der Vorstandsmitglieder, Hilfslademeister Jenrich unter Anerkennung des seitens der Verwaltung bewiesenen grossen Wohlwollens ausgebrachte, von den anwesenden Vertretern mit Begeisterung aufgenommene Hoch auf den Minister der öffentlichen Arbeiten dankte der anwesende Vertreter desselben, Ministerialdirektor Wehrmann mit beredten Worten und beleuchtete des Näheren die gedeihliche Fortentwickelung der bestehenden Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen, welche hauptsächlich auf das rege Interesse aller Betheiligten zurückzuführen ist. Diesen, insbesondere den unermüdlich dafür arbeitenden Vertretern zur Generalversammlung gebühre allseitiger Dank. Die Bethätigung desselben geschah durch ein Hoch auf die Vertreter. Dem

Wunsche der Theilnehmer entsprechend wurde an den Minister der öffentlichen Arbeiten folgende Depesche abgelassen: „Die aus Anlass der Generalversammlung der Pensionskasse für die Arbeiter der preussischen Staatseisenbahnverwaltung zu einem Festabend versammelten Staatseisenbahnbediensteten versichern Eurer Excellenz in Ehrerbietung ihrer Ergebenheit, ihres Gehorsams und ihrer steten Treue."

— **Beförderung der Schnellzüge 5 und 6 zwischen Köln und Berlin in zwei Theilen.** Während des Weihnachtsverkehres und zwar in der Zeit vom 15/16. Dezember 1899 bis zum 8./9. Januar 1900 werden die Schnellzüge Nr. 5 und 6 zwischen Köln und Berlin über Hannover (Nr. 5 Köln ab 9.40 Nachm., Hannover an 3.12, ab 3.28, Berlin F. an 7.34 Vorm.; Nr. 6 Berlin F. ab 10.00 Nachm., Hannover an 2.12, ab 2.25, Köln an 7.51 Vorm.) in zwei Theilen befördert.

A. Schnellzug Nr. 6 Berlin-Köln. Der I. Theil dieses Zuges fährt mit nur I. und II. Wagenklasse und dem Durchgangswagen Berlin-Vlissingen von den Stationen der Berliner Stadtbahn (Berlin-schlesischer Bahnhof-Charlottenburg) zu den im Aushangfahrplan und in den Kursbüchern angegebenen Zeiten ab und befördert Reisende nach Vlissingen und Köln sowie nach folgenden grösseren Zwischenstationen: Stendal, Hannover, Minden, Bielefeld, Hamm, Dortmund, Bochum (Süd), Essen, Duisburg und Düsseldorf. Dieser I. Theil hält nicht in Spandau, Rathenow, Gardelegen, Lehrte, Wunstorf, Bückeburg, Mülheim a. d. Ruhr und Mülheim a/Rhein. Reisende nach den letztgenannten Stationen müssen daher den II. Theil benutzen. — Der II. Theil mit I.—III. Wagenklasse sowie dem Durchgangswagen Berlin-Rotterdam (über Minden-Rheine) bildet den Hauptzug, fährt von den Stationen der Berliner Stadtbahn 8 Minuten später als der I. Theil ab und hält auf allen im Fahrplan vorgesehenen Aufenthaltsstationen. Von Lehrte bezw. Hannover bis Köln verkehrt dieser Theil genau nach dem veröffentlichten Fahrplan.

B. Schnellzug Nr. 5 Köln-Berlin. Der I. Theil dieses Zuges führt ebenfalls nur I. und II. Wagenklasse und nimmt in Dortmund die Durchgangswagen Vlissingen-Berlin und Vlissingen-Wien auf. Der II. Theil fährt als Hauptzug I.—III. Wagenklasse und nimmt in Minden den Durchgangswagen Rotterdam-Berlin (über Rheine) auf. Beide Theile halten auf allen im Fahrplan vorgesehenen Aufenthaltsstationen und verkehren nach einem besonderen Fahrplan in der Weise, dass der II. Theil im allgemeinen 10 Minuten hinter dem I. Theil herfährt. Der I. Theil fährt in Köln fahrplanmässig ab und trifft in Berlin-Friedrichstrasse 13 Minuten vor der fahrplanmässigen Zeit ein, Theil II fährt in Köln 10 Minuten später ab und erreicht Berlin-Friedrichstrasse genau zur fahrplanmässigen Zeit.

— **Lohnabrechnungen bei den Eisenbahnwerkstätten der preussischen Staatsbahnen.** Mit Rücksicht auf die im Reichstag jüngst gepflogenen Verhandlungen über die Lohnzahlungen ist es von Interesse, von einem Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten Kenntniss zu erhalten, in welchem dieser ein durch Versuche bewährtes Verfahren der Lohnzahlung bei sämmtlichen königlichen Eisenbahndirektionen eingeführt zu sehen wünscht.

Die Eisenbahndirektion in Breslau hatte zur Herbeiführung einer gleichmässigeren Beschäftigung der nichttechnischen Bürokräfte bei den Werkstätteninspektionen versuchsweise die Einrichtung getroffen, dass die eine nach Werkstattsabtheilungen getrennte Hälfte der Arbeiter in der Mitte des Monats volle Lohnzahlung und am Monatsschluss Abschlagszahlung erhielt, während an die andere Hälfte der Arbeiter wie bisher in der Mitte des Monats Abschlagszahlung und am Schluss des Monats volle Lohnzahlung geleistet wurde. Der abschlägig zu zahlende Lohnbetrag wurde vom Werkmeister thunlichst genau nach dem Werthe der geleisteten Arbeiten abgeschätzt. Die Einrichtung hat sich gut bewährt. Es ist hierdurch ermöglicht worden, den nichttechnischen Büreaubeamten je die Lohnabrechnungen für etwa 100 Arbeiter zu übertragen. Die Arbeiterausschüsse haben sich für die Beibehaltung der versuchsweise eingeführten Lohnzahlung ausgesprochen. Der Minister hat nun die Eisenbahndirektionen ermächtigt, dasselbe Verfahren, sofern die Arbeiterausschüsse nicht beachtenswerthe Gründe dagegen geltend zu machen haben, gleichfalls einzuführen. Selbstverständlich kommen nur solche Hauptwerkstätten in Betracht, bei denen zur Zeit Abschlagszahlungen an die Arbeiter in der Mitte des Monats geleistet werden.

— Am 1. Dezember d. J. ist die der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft gehörige **Reststrecke Kirchherten-Ameln** der Neubaustrecke Bedburg-Ameln für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

— Durch die auf der internationalen Fahrplankonferenz **am 4. bis 8. d. Mts. in Köln** getroffenen Abmachungen sollen **für nächsten Sommer u. a. auch die Württemberg berührenden Schnellzugsverbindungen** wesentliche Verbesserungen erhalten. Für den von Jahr zu Jahr wachsenden Verkehr zwischen Frankreich und den böhmischen Bädern wird vom 15. Juni bis 15. September ein sogen. Luxuszug mit der Bezeichnung „Paris-Stuttgart-Karlsbad-Express" täglich laufen. Dieser Zug folgt dem Orientexpresszug von Paris bis Stuttgart in kurzem Abstand und wird nach kurzem Aufenthalt in Stuttgart um 7 Uhr früh über Crailsheim (ohne Halt unterwegs), Nürnberg, Eger weitergeleitet. In umgekehrter Richtung folgt der Zug von Stuttgart (8.40 Abends) bis Paris dem Orientexpress in kurzem Abstand nach. In Eger findet Anschluss nach und von Marienbad statt. Der Orientexpresszug wird in der Richtung von Paris nach Konstantinopel um etwa zwei Stunden beschleunigt. Der Zug läuft täglich bis Budapest (bisher ab Wien nur drei Mal in der Woche) und drei Mal wöchentlich (bisher nur zwei Mal) über Belgrad bis Konstantinopel. Die Fahrtdauer der Schnellzüge zwischen Wien und Paris über Süddeutschland wird erheblich gekürzt. Der um 5.40 früh in Stuttgart nach Paris abfahrende Zug wird schon von Salzburg aus geführt mit Abgang in Salzburg 9.40, in München 12.50 Nachts, Ankunft in Paris 6 Abends. Der Schnellzug der von Mannheim Vormittags in Stuttgart eintrifft und nach Friedrichshafen a/B. weiterfährt, erhält Anschluss von Frankfurt a/M. und in Bruchsal an Saarbrücken. In Ulm erhält dieser Zug Anschluss als Schnellzug nach München-Salzburg. Die Zugverbindungen zwischen München und der Pfalz über Württemberg werden gründlich verbessert. Der um 12.50 Nachts in München abgehende neue Schnellzug wird als solcher über Bruchsal, Germersheim, Landau, Saarbrücken bis nach Metz fortgesetzt, Ankunft daselbst 2.30 Nachmittags und erhält auch über Mannheim, Ludwigshafen, Kaiserslautern Fortsetzung bis Neunkirchen (Ankunft daselbst 12.10 Mittags). Der um 1 Uhr Nachmittags in München, um 6.10 Abends in Stuttgart abgehende Schnellzug erhält in Bruchsal Anschluss über Germersheim, Landau, Saarbrücken bis Metz (Ankunft daselbst 12.37 Nachts). In den Nachtzügen zwischen München und der Pfalz sowie zwischen München und Avricourt über Stuttgart sollen Schlafwagen laufen. Auch für den Verkehr zwischen Frankfurt a/M. und Württemberg soll eine wesentliche Verbesserung bewirkt werden. Ein neuer Schnellzug wird in Frankfurt a/M. abgehen um 6.25 früh, Ankunft Stuttgart 10.15 Vorm., Ulm 12.20 Mittags (München 3.15 Nachm.), Friedrichshafen 2.12 Nachm. Dieser Zug erhält von Kaiserslautern und Mannheim Anschluss. An den um 5.40 Abends von Frankfurt a/M. in Stuttgart eintreffenden Schnellzug wird in Mühlacker ein Zug von Karlsruhe anschliessen. Auch die Verbindungen auf der neuen Bodenseeuferbahn Friedrichshafen-Lindau-Bregenz werden verschiedene Verbesserungen erfahren.

— **Der Eisenbahnbeamtenverein zu Posen** veranstaltete am 2. d. Mts. in den Sälen des Apollotheaters in Posen ein grösseres Wintervergnügen, das dank den mit grosser Umsicht getroffenen Anordnungen einen prächtigen Verlauf nahm. Die Zahl der Theilnehmer dürfte etwa 1200 Personen betragen haben. Erschienen waren der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion, sowie die Mitglieder und Oberbeamten der Direktion mit ihren Damen. Sehr stark war auch die Eisenbahnhauptwerkstätte vertreten. Nachdem Militärkonzert das Fest eröffnet hatte, sang der Männergesangverein „Germania"-Wilda drei hübsche Lieder, die sehr exakt und wirkungsvoll zum Vortrag kamen. Dann folgten Zithervorträge, zwei Einzelvorträge eines geschätzten Dilettanten, hübsche Kuplets und eine sehr flotte Darstellung des einaktigen Lustspiels „Gift" von Robert Jonas. Den Schluss der Vorführungen machte die vorzügliche Ternetruppe vom Apollotheater, deren grossartige Leistungen mit stürmischem Beifall aufgenommen wurden. Dann folgte ein Tanz der Alt und Jung noch lange in fröhlichster Stimmung beisammenhielt.

—**Personalnachrichten.** Der Regierungs-Baumeister Bund in Cassel ist zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor ernannt worden.

Der Bezirksingeniör bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen in München, August Mangold, ist nach Rosenheim versetzt worden.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Eisenbahnminister v. Wittek Präsident des Klubs der Eisenbahnbeamten.** Wir verlautet, hat der Eisenbahnminister Dr. v. Wittek, der an ihn ergangenen Bitte seitens des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten Folge gebend, sich bereit erklärt, unter gewissen Voraussetzungen die Stelle des Präsi-

denten des Ausschussrathes dieses Klubs zu übernehmen. Der Klub, die hervorragendste und seit jeher in grossem Ansehen stehende Vereinigung der österreichischen Eisenbahnbeamten, hat für den 19. d. Mts. eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen, in welcher die Wahl des Eisenbahnministers zum Präsidenten des Klubs beschlossen werden soll. Die Uebernahme der Präsidentenstelle im Eisenbahnklub durch den Eisenbahnminister würde nicht blos für den Eisenbahnbeamtenstand überaus ehrend, sondern auch für das Gedeihen des Klubs ohne Zweifel hochbedeutsam sein.

— **Die Betriebsergebnisse der österreichischen Privatbahnen im November d. J.** stellen sich nach den vorläufigen Ausweisen wie folgt:

| | 1899 | gegen den gleichen Monat 1898 |
|---|---|---|
| | Gulden | |
| Kaiser Ferdinands-Nordbahn | 3 596 110 | + 18 219 |
| Südbahn | 4 296 503 | + 124 188 |
| österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft | 2 828 447 | + 45 246 |
| österr. Nordwestbahn: | | |
| garantirte Linie | 1 025 359 | + 22 180 |
| Elbethalbahn | 740 074 | — 16 904 |
| süd-norddeutsche Verbindungsbahn | 349 369 | + 2 002 |
| Aussig-Teplitzer Bahn | 645 660 | + 2 614 |
| Buschtêhrader Bahn: | | |
| A-Linie | 449 051 | + 20 300 |
| B-Linie | 736 080 | + 35 300 |
| böhmische Nordbahn | 552 288 | + 3 458 |

Die Gesammtergebnisse dieses Jahres sind im Vergleiche zum Vorjahr bei der Südbahn am günstigsten. Diese Bahn weist bisher eine Mehreinnahme von 2 249 829 fl., die Staatseisenbahngesellschaft eine solche von 439 964 fl. aus. Bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind die Einnahmen gegen das Vorjahr um 309 917 fl, bei der garantirten Linie der Nordwestbahn um 232 702 fl., bei der Elbethalbahn um 209 724 fl. zurückgeblieben. Die anderen böhmischen Bahnen weisen durchweg geringe Mehreinnahmen auf.

— **Umarbeitung der Vorschriften über den Bau der Fahrbetriebsmittel.** Innerhalb des Rahmens der technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen bestehen für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen besondere Vorschriften über die Bauart der Fahrbetriebsmittel, worin namentlich eine Reihe von Bestimmungen der technischen Vereinbarungen, welche in letzteren nicht als verbindlich erklärt sind, mit verbindlichem Charakter Aufnahme gefunden haben. Da die technischen Vereinbarungen des Vereins in den letzten Jahren eine Neubearbeitung erfahren haben, hat man es für angezeigt gehalten, auch die für Oesterreich und Ungarn über den Bau von Fahrbetriebsmitteln bestehenden Vorschriften einer Umarbeitung zu unterziehen. Zu diesem Behufe fand vor kurzem im ungarischen Handelsministerium eine Konferenz statt, an welcher auch Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums theilnahmen. Bei dieser Besprechung wurde über die durchzuführenden Aenderungen der österreichisch-ungarischen Vorschriften Einverständniss erzielt. Nunmehr wird im Wege des Schriftwechsels die Angelegenheit zum Abschluss gebracht werden. Die wesentlichste von den neuen Bestimmungen gilt der Einführung kräftigerer Bremsen bei den Güterzügen.

— In Bezug auf den **Bau elektrischer Bahnen** herrscht in Böhmen anhaltend rege Thätigkeit. So ist u. a. der Bau der elektrischen Bahn in Marienbad zum Bahnhofe (Bahnlänge 2,2 km) bereits in Angriff genommen. Für eine normalspurige elektrische Kleinbahn von der Station Königswart-Sangerberg der Staatsbahnlinie Wien-Eger über Königswart nach Marienbad wurde zwei Konsortien die Bewilligung zur Vornahme der technischen Vorarbeiten ertheilt. Die vereinigte Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien plant die Erbauung einer elektrischen Strassenbahn vom Bahnhofe in Kratzau zum Bahnhofe in Einsiedel, wodurch einem dringenden Bedürfnisse des dortigen Verkehres Abhilfe geschaffen würde. Von der Station Arnau der österreichischen Nordwestbahn soll eine elektrische normalspurige Bahn niederer Ordnung (auch mit Dampfkraft zu betreiben) über Arnsdorf, Forst und Langenau nach Niederhof mit Abzweigungen von Forst nach Schwarzenthal und von Arnsdorf nach Johannesgunst hergestellt werden. Die Stadtgemeinde Brüx hat mit der österreichischen Elektrizitätsgesellschaft „Union" einen Vertrag wegen Errichtung einer Aktiengesellschaft mit 700 000 fl. Kapital behufs Herstellung einer elektrischen Strassenbahn im Anschlusse an die elektrische Strassenbahn Johnsdorf-Oberleutensdorf abgeschlossen. Wegen einer elektrischen Strassenbahn von der bestehenden Reichenberger Strassenbahn nach Röchlitz sind die Konzessionsverhandlungen im Zuge.

— **Eisenbahnprojekt Nachod-Reichsgrenze.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Prag beauftragt, hinsichtlich des Projektes für eine normalspurige Verbindungsbahn von der Station Nachod der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zur Reichsgrenze in der Richtung gegen Cudowa und Reinerz in Preussisch-Schlesien im Sinne der bestehenden Vorschriften die Trassenrevision einzuleiten.

— Einzelne Tagesblätter meldeten jüngst, dass der Gesetzentwurf, betreffend den **Donau-Oderkanal,** seitens der Regierung fertiggestellt sei und demnächst dem Abgeordnetenhause vorgelegt werden würde. Demgegenüber wird von unterrichteter Seite darauf hingewiesen, dass die Sache keineswegs schon so weit gediehen sei. Allerdings ruht dieses Kanalprojekt nicht und nehmen die Vorarbeiten und Studien ununterbrochenen Fortgang. Das hydrotechnische Büro des Handelsministeriums hat das technische Projekt für den Donau-Oderkanal zum grössten Theile bereits fertiggestellt und wird nach Lösung der technischen Seite der Frage daran gegangen werden können, in kommerzieller und finanzieller Hinsicht Stellung zu nehmen und sich vor allem zu entscheiden, ob der Kanal vom Staate oder von Privatunternehmungen hergestellt werden soll. Zu bemerken ist, dass dem Handelsministerium u. a. ein Kanalprojekt von dem französischen Konsortium Hallier vorliegt, welches auch einen Finanzirungsplan in allgemeinen Umrissen ausgearbeitet hat. Es war nach diesem Plane in Aussicht genommen, die an 100 000 000 fl. betragenden Kosten durch Ausgabe von Stammaktien, Prioritätsaktien und Prioritätsobligationen aufzubringen, von denen letzteren die Staatsgarantie hätte gewährt werden sollen, während die Prioritätsaktien von dem Konsortium, die Stammaktien aber von den Interessenten (Ländern und Gemeinden) übernommen werden sollten.

— Dem österreichischen Abgeordnetenhause ist ein Gesetzentwurf über die auch vom Standpunkte der Erleichterung des Eisenbahnverkehrs überaus wichtige und dringliche **Erweiterung der Hafenanlagen in Triest** (Herstellung einer Mole beim Sanitätsgebäude, die Erweiterung mehrerer Rivastrecken im Hafen von Triest sowie die Herstellung einer Brücke in der Nähe der Mündung des grossen Kanals, ferner die Anlage einer Mole und einer Riva für ein Hafenbassin an der Spitze von S. Andrae im Anschlusse an den Holzlagerplatz) vorgelegt worden. Die Herstellung hat auf Staatskosten zu geschehen. Die Staatsverwaltung wird ermächtigt, zur Bestreitung der Kosten dieser Anlagen mit der Gemeinde von Triest ein Uebereinkommen derart abzuschliessen, dass diese Gemeinde der Staatsverwaltung ein Darlehen bis zum Höchstbetrage von 6 000 000 fl. österr. Währ. und Verzinsung der ausständigen Beträge mit jährlich 3,25 % zur Verfügung stelle. Von Interesse sind die in der Begründung des Gesetzentwurfes enthaltenen Angaben über die Entwickelung des Triester Seeverkehrs. Es betrug der Tonnengehalt des Schiffeinlaufs: 1860: 717 296 t, 1870: 960 103 t, 1880: 1 111 091 t, 1890: 1 471 464 t, 1898: 2 063 112 t.

— Das Projekt einer **elektrischen Bahn von Wien nach Pressburg** schreitet langsam seiner Sicherstellung entgegen. Nach dem bestehenden Plane wird die Linie drei Konzessionäre besitzen, von welchen der Bau und Betrieb einer zu bildenden Bau- und Betriebsgesellschaft übertragen werden soll. Für die Theilstrecke Wien (Hauptzollamt)-Schwechat wird die Gemeinde Wien die Konzession erwerben, die Konzession für die Strecke Schwechat-Landesgrenze wird ein Privater anstreben und Konzessionärin der auf ungarischem Gebiete liegenden Strecke wird die Stadtgemeinde Pressburg werden. Die Verhandlungen mit der Gemeinde Wien sollen bereits dem Abschluss nahe sein. Was die Linie Schwechat-Landesgrenze anbelangt, so hat auch bezüglich dieser die Linienabsteckung stattgefunden. Es handelt sich hinsichtlich dieser Linie auch um eine Vereinbarung mit der Staatseisenbahngesellschaft, indem für eine ungefähr 7 km lange Theilstrecke dieser Bahn die Mitbenutzung durch die neue Bahn in Aussicht genommen wird. Was die auf ungarischem Gebiete gelegene Strecke anbelangt, sind die maassgebenden Kreise der Stadt Pressburg nach wie vor Anhänger der Konzessionserwerbung und dart man wohl annehmen, dass die Konzessionirung der ungarischen Strecke an die Stadtgemeinde Pressburg auf keine unüberwindlichen Hindernisse stossen und dass das ganze wirthschaftlich wichtige Projekt schliesslich zur Verwirklichung gelangen werde. Für den elektrischen Betrieb ist, wie verlautet, das System des hochge-

spannten Drehstromes in Aussicht genommen, welches in der nächsten Zeit auch bei einer Strassenbahn in Budapest praktisch erprobt werden soll.

**— Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1898.** Der Bericht des ungarischen Handelsministers an die Legislative über seine Thätigkeit im Jahre 1898 enthält bezüglich des ungarischen Eisenbahnnetzes folgende Angaben:

Das Eisenbahnnetz, welches ausschliesslich der Städte- und Gemeindebahnen am Ende des Jahres 1897 eine Ausdehnung von 15 751,5 km hatte, erfuhr im Berichtsjahre 1898 eine Erweiterung um 617,2 km, und betrug die Baulänge der ungarischen Eisenbahnen mit Ende des Jahres 1898 16 368,7 km; hiervon waren 827,1 km doppelgleisig. Die Betriebslänge stellte sich auf 16 795,6 km und im Jahresdurchschnitt auf 16 322,5 km. Das Eisenbahnnetz Ungarns vertheilt sich in folgender Weise: Staatsbahnen mit 7 851,8 km Betriebslänge, Privatbahnen im Staatsbetriebe 5 801,1 km und Privatbahnen im Privatbetriebe 3 142,7 km. An Fahrbetriebsmitteln standen zur Verfügung 2 724 Lokomotiven, 1 959 Tender, 5 272 Personen- und 54 920 Lastwagen. Die Vermehrung der Transportmittel betrug im letzten Jahre 150 Lokomotiven, 98 Tender, 94 Personen- und 2 211 Lastwagen. Die Anzahl der auf sämmtlichen Linien beförderten Züge betrug 1 275 077; hiervon entfielen auf Eilzüge 27 288, Personenzüge 237 204, gemischte Züge 331 318, auf Last- und Materialzüge 679 267. Auf 1 Betriebskilometer entfallen durchschnittlich 78,1 Züge. Von sämmtlichen Zügen wurden 68 152 000 km gefahren, sonach beträgt der durchschnittlich von einem Zuge gefahrene Weg 53 km.

Das nominelle Anlagekapital sämmtlicher Eisenbahnen Ungarns beziffert sich mit 3 099 067 000 Kr.; das wirklich verwendete Kapital betrug 2 575 336 000 Kr. oder für 1 Bahnkm durchschnittlich 157 333 Kr. Die Anschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel beliefen sich auf 436 045 000 Kr. Von den aufgewendeten Herstellungskosten entfallen auf die ungarischen Staatsbahnen 1 755 505 000 Kr., auf die Privatbahnen im Staatsbetriebe 411 004 000 Kr. und auf die Privatbahnen im Privatbetriebe 408 827 000 Kr.

Der Personenverkehr hat sich folgendermaassen gestaltet: Es wurden insgesammt befördert 60 312 000 Personen, hiervon in der I. Wagenklasse 815 000 = 1,35 %, in der II. Wagenklasse 10 315 000 = 17,1 %, in der III. Wagenklasse 47 309 000 = 78,44 %, Militärpersonen 1 873 000 = 3,11 %; auf je 1 Betriebskm entfallen 3 744 Reisende. Die gefahrenen Personenkilometer betrugen 2 247 753 000, sonach durchschnittlich für 1 Betriebskm 139 530. Die Reisenden I. Wagenklasse legten 82 941 000 km zurück, diejenigen II. Wagenklasse 589 013 000, jene III. Wagenklasse 1 399 806 000 und die Militärpersonen 175 993 000. Der von je einem Reisenden durchschnittlich durchfahrene Weg betrug 37,27 km. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung erreichten die Höhe von 64 380 000 Kr., sohin entfällt auf 1 Betriebskm eine durchschnittliche Einnahme von 3 944 Kr; die Einnahme für je eine beförderte Person betrug 1,03 Kr., für je 1 Personenkm 2,77 Heller.

Der Güterverkehr lieferte folgende Ergebnisse: Es wurden insgesammt befördert 38 624 000 t und zwar: Gepäck 82 000 t, Eilgüter 291 000 t, Frachtgüter 32 486 000 t, Manipulationsgüter (Stückgüter) 5 765 t; auf je 1 Betriebskm entfallen 2 373 t Güter. Die geleisteten Tonnenkilometer betrugen insgesammt 4 942 442 000, sonach für 1 Betriebskm 303 702. Es entfallen auf Gütertransport 9 330 000 tkm, auf Eilgüter 35 670 000 tkm, auf Frachtgüter 4 060 032 000 tkm und auf Manipulationsgüter (Stückgüter) 837 410 000 tkm. Der von einer Tonne Fracht durchschnittlich zurückgelegte Weg stellte sich auf 128 km. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 178 552 000 Kr.; es entfällt auf 1 Betriebskm eine Einnahme von 10 972 Kr.; von je einer Tonne Fracht wurde eine Einnahme von 4,63 Kr. erzielt und für je 1 tkm ergibt sich eine Einnahme von 3,62 Heller.

Die Gesammtausgaben betrugen 137 527 000 Kr., wovon auf die allgemeine Verwaltung eine Ausgabe von 6 004 000 Kronen, auf den Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst 31 587 000 Kr., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 46 272 000 Kr., auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst 40 372 000 Kr., schliesslich auf den Material- und Inventardienst 3 015 000 Kr. entfielen. Die Ausgaben für je 1 Betriebskm betrugen 8 426 Kr., für je 1 Nutzkm 1,97 Kr.

Die gesammten Betriebseinnahmen stellten sich auf 253 846 000 Kr.; nach Abzug der Gesammtausgaben im Betrage von 137 527 000 Kr. ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 116 319 000 Kr. Der Betriebskoeffizient betrug sonach 54,18 %. Der reine Ueberschuss bezifferte sich jedoch nur auf 102 477 000 Kronen, von welchem 74 361 000 Kr. auf die ungarischen Staatsbahnen entfielen. Von dem reinen Ueberschuss wurden 674 000 Kronen auf Aktientilgung, 14 671 000 Kr. zur Verzinsung von Aktien, 1 726 000 Kr. auf Prioritätsaktientilgung und 10 165 000 Kronen auf Verzinsung der Prioritätsaktien verwendet.

Die Anzahl der bei den ungarischen Eisenbahnen in Verwendung stehenden Personen belief sich auf 85 040; hiervon waren 7 355 Beamte, 11 268 Unterbeamte, 376 Frauen, 23 312 Diener und 42 729 Arbeiter; bei den ungarischen Staatsbahnen allein waren insgesammt 70 880 Personen bedienstet. Die Bezüge des gesammten Personals erreichten die Höhe von 86 831 484 Kr. und zwar entfielen auf Beamte 19 285 766 Kr., auf Unterbeamte 17 733 066 Kr., auf Frauen 317 272 Kr., auf Diener 22 067 484 Kr. und auf Arbeiter 27 399 096 Kr.

Auf sämmtlichen Eisenbahnlinien sind infolge von Unfällen 11 Reisende getödtet und 41 verletzt worden; es entfällt sonach auf je 5 482 909 Reisende ein Todesfall und auf je 1 471 024 Reisende eine Verletzung. Ein Todesfall ergab sich auf je 204 341 182 Personenkm und eine Verletzung auf je 54 823 244 Personenkm. Die Anzahl der infolge von Unfällen getödteten Eisenbahnbediensteten und Fremden (nicht zum Eisenbahndienste gehörigen) Personen betrug 91, die Anzahl der Verletzten 133; es entfällt sonach auf je 935 Bedienstete ein Todesfall und auf je 639 Bedienstete eine Verletzung.

**— Elektrische Strassenbahn in Sopron (Oedenburg).** Das ungarische „Amtsblatt" verlautbart die Konzessionsurkunde zum Bau und Betriebe einer Strassenbahn mit elektrischem Betriebe im Bereiche der Stadt Oedenburg. Die Baukosten sind mit 395 000 fl. bemessen. Die Spurweite der mit Strassenbahn-Vignolstahlschienen im Gewichte von 33 kg für das laufende Kilometer auszustattenden Gleise ist mit 1 m bemessen. Die Linie wird von der Station Oedenburg der Eisenbahn Raab-Oedenburg-Ebenfurt abzweigen und mit Berücksichtigung der gleichnamigen Station der Südbahn und des Schlachthauses sich im Bereiche der Stadt verzweigen.

## Vereinsausland.

**— Beschaffung von Güterwagen für die belgischen Staatsbahnen.** Infolge der anhaltenden Klagen über den Wagenmangel hat die Staatsbahnverwaltung beschlossen, noch in diesem Monate weitere 1 000 Güterwagen, meist Kohlenwagen, öffentlich zu verdingen. Wie empfindlich sich der Wagenmangel sowohl im Verkehrs- als im Erwerbsleben des Landes fühlbar macht, wurde bereits in Nr. 90 S. 1467 d. Ztg. erwähnt, als weiteren Beleg dafür theilt die „Voss. Ztg." jetzt noch mit, dass die Zechen des Unter-Sambrebezirkes, die stets ihren Hausbrand zu dieser Zeit in grossen Mengen nach Frankreich versenden, infolge des Wagenmangels noch keine Transporte dahin haben ausführen können.

**— Der Hafen von Paris.** Unter der amtlichen Bezeichnung „Hafen von Paris" versteht man alle dem Schiffahrtsverkehr dienenden Hafen- oder hafenartigen Anlagen längs der Wasserstrassen von Paris. Diese Hafenanlagen, die verkehrsreichsten von ganz Frankreich, sind vor kurzem um eine neue Anlage, nämlich um den am 22. Oktober feierlich eröffneten Hafen von Ivry bereichert worden. Der Bau wurde im Jahre 1897 beschlossen, und die Kosten theilweise vom Staat, theilweise von der Gemeinde Ivry getragen. Zu gleicher Zeit wurde die Anlage eines Personen- und Güterbahnhofs durch die Orleans-Gesellschaft auf dem Chevaleret als von öffentlichem Nutzen erklärt.

Die Schienenstrassen, die den Hafen mit diesem Bahnhof der Paris-Orleanslinie in Verbindung setzen, wurden vom Staat aus Geldern, welche die Handelsbank in Paris gab, angelegt. Die letztere übernahm auch die Herstellung von Krähnen und sonstigen für die Güterabfertigung und Verwaltung des Hafens nöthigen Anlagen. So ist das grosse für den Handel ausserordentlich wichtige Werk vollendet worden und verwirklicht für Paris zum ersten Male den Gedanken, Schifffahrtswege und Schienenstrassen in direkte Verbindung miteinander zu setzen. Denn in Paris, dem Knotenpunkte aller Haupteisenbahnlinien, dem verkehrsreichsten Hafen Frankreichs, kreuzten sich bis jetzt Schienen- und Schifffahrtsstrassen, ohne in geringster, direkter Verbindung miteinander zu stehen. Durch die neue Hafenanlage von Ivry ist diese Verbindung nun an einem Punkte hergestellt und, da alle grossen Eisenbahnnetze im Zusammenhang stehen, ist der Hafen von Paris in Zukunft mit allen Eisenbahnlinien verbunden. Es wäre nur dringend zu wünschen, dass die Verbindung auch noch an andern Punkten des sich über mehr als 25 km ausdehnenden Hafens von Paris geschaffen würde, damit sein Verkehr immer noch zunehme. Folgende Zahlen geben uns ein Bild der Entwickelung des Güterverkehrs im Hafen von Paris. Im Jahre 1883 belief sich der Güterverkehr auf 5 334 000 t, die von 39 648 Schiffen befördert wurden. Im Jahre 1898 erreichte er die Höhe von 9 164 825 t, er nahm also innerhalb der Jahre 1883 bis 1898 um 71,81 % somit jährlich um 4,49 % zu. Mar-

seille, der erste Seehafen Frankreichs, hatte im Jahre 1898 einen Güterverkehr von 5 595 647 t, also über 3,5 Million Gütertonnen weniger als Paris. Während der Verkehr des Hafens von Paris vermittelst der vorzüglichen Verbindungen, die er mit den Wasserstrassen von ganz Europa hat, stetig zunimmt, bleibt der Verkehr der grossen Seehäfen Frankreichs augenblicklich fast stehen. — Selbstverständlich ist die Einfuhr des Hafens von Paris eine grössere als die Ausfuhr, sie beläuft sich auf 58 % des ganzen Güterverkehrs, nämlich auf 5 280 788 t. Ein ähnlicher Unterschied zwischen Ein- und Ausfuhr besteht im Güterverkehr der Bahnhöfe von Paris. Die Einfuhr beträgt 70 %, die Ausfuhr nur 30 % des Gütertonnenverkehrs der Bahnhöfe. Vom Gesammtgüterverkehr von Paris befördern die Eisenbahnen 55 %, die Wasserstrassen 45 %.

Zum Schlusse beschäftigt sich der „Economiste Français", dem wir diese Angaben entnehmen, noch einmal im besonderen mit dem neuen Hafen von Ivry, der durch die Handelsbank von Paris im Vergleich zu anderen Häfen mit bedeutend besseren Verkehrsanlagen und Einrichtungen versehen ist und dadurch den ein- und auslaufenden Schiffen Zeitverlust und unnöthige Ausgaben erspart.

— **Personalverhältnisse der schweizerischen Bundesbahnen.** Zur Eisenbahn-Verstaatlichung in der Schweiz liegt ein weiterer Gesetzentwurf vor, betreffend Besoldung der Beamten und Angestellten. Diese werden nach den vier Hauptabtheilungen des Eisenbahndienstes geschieden: allgemeine Verwaltung, Bau, Unterhalt und Aufsicht der Bahn, Expeditions- und Zugdienst, Fahrdienst und Werkstättendienst. Als Grundlage sind die derzeitigen Gehälter der Beamten und Angestellten der fünf Hauptbahnen genommen. Dabei ist die Regel befolgt, dass nicht unter die derzeitigen Bezüge gegangen wird, und dass das Mindestgehalt eines volljährigen Angestellten 1200 Franken betragen muss. Infolge dieser Klasseneintheilung werden allerdings nicht alle Direktoren und Oberbeamten das von ihnen bei den Privatbahnen bezogene Gehalt weiter geniessen. Der Bundesrath glaubt mit Rücksicht auf die Gehälter anderer Staatsbeamten nicht so hoch gehen zu dürfen. Ungefähr und überhaupt sollen sich aber die Besoldungen auf der Höhe der bisherigen erhalten. Jedenfalls soll so lange nicht von der bisherigen Uebung abgewichen werden, bis der Betrieb der Bundesbahnen während eines gewissen Zeitabschnitts eigene Erfahrungen gestattet. Für solche Beamte, die schon vor dem Verstaatlichungstermin, dem 1. Mai 1903, in den Dienst der Bundesbahnen übertreten, wird als billig erachtet, dass sie bis zum Tage des konzessionsgemässen Rückkaufs in ihren bisherigen Bezügen geschützt werden. Bekanntlich treten die Generaldirektion und ein Theil der ihr unterstellten Beamten schon am 1. Juli 1901 in Thätigkeit.

— **Simplon-Tunnel.** Dieser grösste schweizer Tunnelbau hat in jüngster Zeit durch zwei Ereignisse besondere Aufmerksamkeit auf sich gezogen: durch den grossen Arbeiterstreik und durch den Tod des Unternehmers, Ingeniör Brandt. Infolge des Streiks wurde vom 11. bis 19. November nicht gearbeitet. Trotzdem sind die Arbeiten im Monat November auf der Nordseite um 123, auf der Südseite um 144 m, im ganzen also 267 m vorgeschritten. Ueberhaupt waren bis Ende November 3574 m, davon 2148 auf der Nordseite und 1426 auf der Südseite, erbohrt. Auf der Nordseite rückten die Bohrungsarbeiten durchschnittlich täglich 5,6, auf der Südseite 4,8 m vor.

— **Russlands Bestrebungen zur Verwerthung seiner landwirthschaftlichen Erzeugnisse auf den westeuropäischen Märkten.** Schon seit längerer Zeit macht sich das Bestreben in Russland geltend, landwirthschaftliche Erzeugnisse — Eier, Fleisch, Butter usw. — an den westeuropäischen Märkten absatzfähig zu machen. Es ist bekannt, dass England bereit war, ein regelmässiger Abnehmer von Fleisch zu sein. Es waren sogar Sachverständige nach Russland gereist, um die Güte des Rindviehes zu prüfen, jedoch kamen diese Abgeordneten zu dem Schluss, dass das Fleisch, das von dem russischen Vieh geliefert werden könnte, nicht den Ansprüchen des englischen Marktes entsprechen würde. Damit war der wichtigste Konsument für Fleisch verloren; ob es gelingen wird, weniger wichtige Märkte für den Absatz zu gewinnen, muss abgewartet werden. Inzwischen bemüht man sich, wie die St. Petersburger amtliche „Handels- und Industriezeitung" berichtet, den Absatz anderer landwirthschaftlicher Erzeugnisse möglichst zu fördern. Zunächst hat das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, eine regelmässige Ausfuhr von Meiereiprodukten, vorzugsweise Butter, von den Stationen der sibirischen Eisenbahn (Wargaschi, Lebjashja, Medweshja, Issil-Kul, Kogubajewo, Schadrinskoje, Karagi, Tebisskaja, Kriwoschtschekowo und Ob) im direkten Verkehr über die baltischen Häfen vermittelst Dampfschifffahrtsgesellschaften, welche Fahrten zwischen diesen Häfen und den Häfen von Dänemark und England unterhalten sollen, zu unterstützen. Zu dem Zwecke ist ein Ausschuss beim Finanzministerium niedergesetzt worden, um diesem Unternehmen die Wege zu ebnen. Bei den Berathungen wurde in erster Reihe die Frage erwogen, welchem russischen Hafen der Vorzug hinsichtlich des zu eröffnenden regelmässigen, staatlich zu unterstützenden Dampferverkehrs zu geben sei. Die Ansichten über diese Angelegenheit waren getheilt, da der regelmässige Dampferverkehr vorzugsweise für die Ausfuhr von Butter und Eiern ins Leben gerufen werden soll. Eier werden vorzugsweise über Riga, Butter aber über St. Petersburg ausgeführt. Die Vertreter des Eierhandels hatten daher Riga ins Auge gefasst, während die Versender von Butter für Petersburg eintraten. Man führte an, dass Riga seit langem bemüht sei die Ausfuhr zu regeln und dass von diesem Hafen alle Maassnahmen ergriffen seien, welche die Ausfuhr beschleunigen und fördern können. Die Eierhändler ziehen es vor, schon jetzt höhere Eisenbahnfrachten zu zahlen, um ihre Waare über Riga, nicht aber über Petersburg ins Ausland zu befördern. Petersburg als Ausfuhrhafen sei überhaupt unter aller Kritik. Dem entgegen wurde eingewendet, dass Petersburg sich näher zum Mittelpunkt der Buttergewinnung befinde und dass es nicht so sehr darauf ankomme, dass die Butter auf dem Seewege rasch befördert wird, als darauf, dass die Eisenbahnverhältnisse geordnet werden. Für die Versender sei es nicht so sehr wichtig, dass die Waare zur See rasch, sondern dass sie regelmässig befördert werde. In Petersburg könne ferner die Waare sortirt werden, wobei die schlechten Sorten dort abgesetzt werden können, während in Riga bei der bedeutend geringeren Einwohnerzahl das nicht möglich sei. Man suchte schliesslich einen Ausgleich in der Weise herbeizuführen, dass man beide Häfen als Ausgangspunkte in Vorschlag brachte, jedoch wurde darauf hingewiesen, dass es unmöglich sei, zwei Dampfschifffahrtsgesellschaften staatlich zu unterstützen. Die Schiffsverbindung soll vorläufig einmal wöchentlich sichergestellt werden.

Als Endergebniss der Berathungen wurden zwei Ausfuhrpunkte bezeichnet: im Sommer St. Petersburg, im Winter Reval, Baltisch-Port oder Libau, wie es schon vor einigen Jahren von den Vertretern der Landwirthschaft als wünschens- und erstrebenswerth angedeutet worden ist.

Ganz abgesehen von der Förderung, die die landwirthschaftliche Produktion durch das Zusammenwirken der beiden Verkehrsmittel erfahren würde, so kann nicht übersehen werden, dass Russland auf diesem Gebiete der Verkehrserleichterung schon sehr weit vorgeschritten ist und gegenwärtig abermals ein weiteres Glied eingereiht werden soll. Dazu kommt, dass Russland bei seinen Bemühungen, möglichst bequeme Verbindungen zwischen den westeuropäischen Ländern durch Vermittelung der Schifffahrt über seine Hafenplätze mit den Verbrauchsplätzen im Innern des Reiches herzustellen, sich fremder Schiffe bedienen muss, und trotzdem ist gerade dieser Verkehr ein recht lebhafter, was als ein grosser Fortschritt auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs bezeichnet werden kann.

— Das Tarifkomitee des russischen Finanzministeriums beschäftigt sich augenblicklich, wie die deutsche „St. Petersburger Zeitung" mittheilt, mit der Berathung der Frage über die **Erhöhung des Petroleumtarifes der Transkaukasusbahn.** Bei dem ausserordentlich grossen Umfang, welchen der Petroleumtransport auf der genannten Bahn angenommen hat, muss eine jede Erhöhung des Tarifsatzes bedeutende Einnahmen für den Staatsschatz nach sich ziehen. Die Regierung hat bisher für Petroleumsendungen einen ungemein niedrigen Tarifsatz festgesetzt, und zwar nur $^1/_{75}$ Kop. für die Pudwerst, was für die 842 Werst lange Strecke Baku-Batum 12 Kop. für das Pud gleichkommt. Das Finanzministerium hatte diesen Tarifsatz festgesetzt, um die Ausfuhr zu fördern. Da letztere von 46 000 000 Pud im Jahre 1891 bereits 1898 auf 58 000 000 Pud gestiegen war und russisches Petroleum sich scheinbar einen festen Markt im Westen erobert hat, so wurde bereits im vorigen Jahre die Erhöhung des Petroleumtarifes der Transkaukasusbahn in Erwägung gezogen, jedoch liess man die Absicht wieder fallen, da die Preise im Westen herabgingen und ausserdem der neu auftauchende Wettbewerb Sumatras gefährlich schien. Mit dem ausserordentlichen Steigen der Naphtapreise in der zweiten Hälfte des laufenden Jahres wandte man sich jedoch wieder dieser Angelegenheit zu, da es auf der Hand liegt, dass die Naphtaindustriellen, die im Laufe eines Jahres die Preise um 300 % geschraubt haben, keiner weiteren Unterstützung des Staates bedürfen, sondern dass der letztere sehr wohl die Ausfälle einbringen kann, welche er im Laufe der Jahre bei der Beförderung von Petroleum zu den niedrigen Sätzen erlitt.

Bis zu welchem Grade die Erhöhung durchgeführt werden soll, ist noch nicht festgesetzt worden, doch liegt die Vermuthung nahe, dass man auf den früheren Tarifsatz von 19 Kop. für die Pudwerst zurückgreifen wird. Dass unter solchen Umständen von einer Entwickelung der Petroleumausfuhr nach Deutschland und von einem Wettbewerb mit der dort vorherrschenden Standardoilcompany keine Rede sein könnte, dürfte die Naphtaindustriellen sehr kühl lassen, da sie dieser Ausfuhr nur gleich-

gültig gegenüber gestanden haben. Der Ausfall liesse sich durch eine entsprechende Steigerung der Preise für Rohnaphta decken, die ohnehin der Angelpunkt der ganzen Industrie ist.

Von einem eigentlichen Wettbewerb, von dem russische und vielfach auch deutsche Handelskreise sprechen, kann wohl kaum die Rede sein, denn die russische Naphtaindustrie, die fast ganz in die Hände ausländischer Kapitalisten übergegangen ist, thut alles mögliche, nur kämpft sie nicht gegen den amerikanischen Wettbewerb an, was schon aus dem Umstande klar und deutlich hervorgeht, dass die russische Produktion ihre Preise regelmässig nach dem amerikanischen regelt. Dass unter solchen Umständen das amerikanische Petroleum durch das russische nicht vom Weltmarkte zurückgedrängt werden kann, liegt auf der Hand. Dieser Zustand könnte wohl eintreten, wenn grosse Vortheile geboten werden würden. Das kostet aber Geld! Um das zu opfern, sind englische, französische und belgische Kapitalisten aber nicht nach Baku gezogen. Es erscheint daher vom Gesichtspunkte des Wettbewerbs mit Amerika aus gänzlich gleichgültig, ob 12 oder 19 Kopeken Eisenbahnfracht erhoben werden, solange die russische Naphtaindustrie für den Theil ihrer Erzeugnisse, der für die Ausfuhr frei bleibt, d. h. nicht im Lande selbst verbraucht wird, im Auslande willige Abnehmer findet. Das ist z. Z. der Fall, und wird wohl für die Zukunft so bleiben, weil es sich fast ausschlisslich um Absatzgebiete handelt, die sehr viel leichter von Batum als von Newyork erreicht werden können. Uebrigens kann noch darauf hingewiesen werden, dass von denjenigen Mengen, die Batum erreichen bezw. über Batum ausgeführt werden, nur rund 8 % wieder nach Russland für den inneren Verbrauch eingeführt werden, sodass eine Erhöhung der Tarifsätze fast ausschliesslich die Ausfuhr berühren würde.

— **Das Bagdadbahnprojekt vom russischen Standpunkte und die Anwartschaft Russlands auf den Bahnbau in Persien.** Die ersten Stimmen in der russischen Presse über die dem deutschen Kapitale und der deutschen Industrie sicher gestellte Bagdadbahn lassen sich eben vernehmen. Es liegen heute nun einige Mittheilungen vor, allerdings ist in dem uns zugänglichen amtlichen Organe der Regierung noch nichts gesprochen worden. Der „Pet. Listok“ meint:

„Für die Staaten, welche ihre kolonisirende Thätigkeit gleichfalls hierher richten konnten, ist das natürlich recht ärgerlich, ohne Zweifel werden aber alle diese neuen Unternehmungen der Deutschen der Civilisation Nutzen bringen. Die Deutschen sind ja ideale Kolonisten und ganz unmöglich ist es, die Türken sich selbst zu überlassen: schon seit Jahrhunderten besitzen sie Vorderasien und haben in dieser Zeit nur Räubereien, Plündereien und völlige Unsicherheit dort zu entwickeln gewusst; die im Alterthume reichen Länder Kleinasiens sind unter den Türken zu einem ‚Greuel der Verwüstung‘ geworden. Jetzt werden die Deutschen natürlich alles in ihre Hände nehmen. Sie werden bequeme Verkehrswege, Musterwirthschaften und Fabriken anlegen und die türkische Verwaltung zu Anstrengungen veranlassen, so dass das jetzt verwahrloste Land allmählich den zehnfachen Werth erhalten wird. Alles das thun sie natürlich nicht ohne Eigennutz und die Türken selbst werden wohl kaum (? d. Schriftl.) etwas davon haben, zu bedauern hat man es deshalb aber nicht.

Die Eisenbahn ist ein gewaltiges Mittel zur Kultivirung barbarischer und halbbarbarischer Länder, und es ist natürlich besser, dass irgend jemand die Bahn baue, als dass man ohne sie bleibe. Weit schlimmer wäre es, wenn Kleinasien infolge der gegenseitigen Eifersucht der Mächte ganz ohne Eisenbahnen bliebe. Wenn die Bahn fertig ist, was wahrscheinlich nach etwa 10 Jahren der Fall sein wird, so wird sie nicht nur den Deutschen, sondern auch allen anderen Nutzen bringen, die mit der Türkei im Verkehr stehen. Wünschenswerth wäre, dass auch die projektirten Eisenbahnen von der syrischen Küste nach Damaskus und aus Transkaukasien nach Syrien und Palästina verwirklicht würden. Je eher der Sultan auch diese Eisenbahnbauten konzessionirt, desto rascher wird Kleinasien den ihm gebührenden Platz unter den Kulturländern einnehmen.“

Der „St. Petersburger Herold“ geht dagegen in der Beurtheilung der durch Deutschland erlangten Konzession geschaffenen Lage mehr auf die politische Seite der Frage ein und betont zunächst, dass Deutschland damit in Kleinasien eine „Vormachtstellung“ erlangt habe und es in wirthschaftlicher Beziehung für Europa erschliessen würde. „England“, so fährt das Blatt weiter fort, „hat mit der liebenswürdigen Miene des sauersüssen Schwächlings zugesehen, wie Deutschland im Wettbewerb mit ihm ein Mittel bekam, welches geeigneter als jedes andere ist, die britische Handelsvormacht auf den Strassen des indischen und grossen Ozeans zu brechen.

Und Russland?

In politischen und diplomatischen Kreisen, auf deren Bemerkungen hierüber wir uns verlassen können, weiss man seit Langem, dass die Bemühungen der deutsch-anatolischen Bahngesellschaft um die Baukonzession für den mesopotamischen Schienenweg zu Erörterungen zwischen St. Petersburg und Berlin geführt haben. Unsere persische Nord- und kleinasiatische Nordwestgrenze, die nun einmal besteht und längst vor den Bahnprojekten bestand, erklärt leicht unser natürliches Interesse an Dingen, die sich von Trapezunt und Erzerum bis Angora entwickeln. Wir konnten unmöglich wünschen, dass uns das benachbarte Quellenland des Euphrat und Tigris und die asiatische Küste unseres schwarzen Meeres abgeschnitten werde, und wenn die anatolische Gesellschaft infolge russischer Vorstellungen auf die zuerst geplante Bahnlinie von Angora über Diarbkr verzichtet hat, so findet unsere Eisenbahnpolitik nunmehr das Gelände Kars-Erzerum-Siwas usw. auch für eine spätere Zeit offen. Die russisch-deutsche Verständigung hat dazu geführt, dass die Bagdadbahn, als Fortsetzung der anatolischen, von Konia beginne und in der Richtung zum Golf laufen wird.“

Nachdem weiter ausgeführt worden ist, dass Russland nicht durch besondere Lebensinteressen auf Kleinasien angewiesen ist und die Annahme, Russland sei bei dieser Gelegenheit zu kurz gekommen, zurückgewiesen ist, fährt der „Herold“ fort:

„Es ist weit richtiger, das deutsch-russische Einverständniss über die Bagdadbahn als eine Niederlage der britischen Politik im Orient aufzufassen. Unter anderen als den heutigen Umständen hätte die britische Politik den Projekten der mesopotamischen Bahn tausend Minen gelegt und manche davon zur Explosion bringen können. Russland aber wird an dem Besitzer der Linie von Konia bis Bassora und El Kuweit keine Mauer finden, wenn es einen Weg von Erzerum nach Siwas und Samsum (Die Verbindung zwischen der Transkaukasusbahn und der Festung Kars ist bereits fertiggestellt. Die Schriftl.) gewinnt und wenn es, was wichtiger ist, durch Persien an den Golf gelangt, wo es sich mit den Deutschen begegnet. Die Stellung des befreundeten Deutschen Reiches am Golf, eines Reiches, das politische Rivalitäten mit uns an keinem Punkte der Erde sucht, kann, sobald wir am Nordufer des persischen Meerbusens stehen, unseren Interessen nicht schaden, sondern nur nützen. Deutschland an einer Küste, die wir erreichen müssen, bildet ein Gegengewicht gegen die maasslosen Ansprüche Englands auf die Alleinherrschaft über die Wasserwege, welche von hier in den fernen Orient führen. Es sind somit einfache, jedermann verständliche Erwägungen, welche die maassgebenden russischen Kreise anleiten, das kleinasiatische Bahnunternehmen Deutschlands ganz anders zu betrachten, als es hier und da in der Presse geschieht, deren Politik die Kräfte und Bedürfnisse der im Orient betheiligten Staaten nicht in ihrem richtigen Verhältniss unter einander auffasst.“

Neben der Deutschland freundlichen Auffassung klingt aber gleichzeitig mit gewissermaassen erhobener Stimme die Forderung durch, endlich auch den persischen Golf von Norden her zu erreichen. Es ist ja bekannt, dass Russland fast zehn Jahre ungenutzt hat verstreichen lassen, während welcher ihm das Vorrecht zum Bau von Bahnen in Persien ertheilt war. Offenbar ist man in Persien über diese Unthätigkeit nicht sehr entzückt, denn vor nicht allzu langer Zeit wussten deutsche Blätter zu erzählen, dass eine Verlängerung des Monopols für Russland nicht bewilligt werden solle. Demgegenüber behaupten jetzt englische Blätter, es sei ein Vertrag zwischen Persien und Russland unterzeichnet worden, wonach Russland die Verlängerung des Bahnbaumonopols in Persien auf unbestimmte Zeit und jedenfalls nicht unter zehn Jahren erhält. Die Verhandlungen über die Erstreckung der russischen Konzession schwebten schon lange und wenn sie jetzt glücklich abgeschlossen wären, so könnte man daran wahrlich nichts unerwartetes finden, nicht einmal in London.

Leider ist aber nicht bekannt geworden, ob Persien nicht etwa an diese Konzession gewisse Forderungen über den Bau von Bahnen geknüpft hat, denn wenn Russland auch das Interesse hat, die für sich wichtigen Bahnen zu sichern, so muss doch auch andererseits zugegeben werden, dass Persien mindestens ebenso sehr daran interessirt ist, endlich Bahnen zu erhalten, um dem Verkehr erschlossen zu werden und seine Erzeugnisse an den Markt bringen zu können. Schon der Bau der Chaussee von Retsch nach Teheran (siehe Nr. 71 S. 1173 d. Ztg.), den die Russen ausgeführt haben, und die Benutzung, die dieselbe erfährt, zeigt, wie sehr Persien auf Verkehrserleichterungen wartet, um seine Produkte verwerthen und Industrieerzeugnisse aus Europa beziehen zu können.

— Von der **Sudaneisenbahn** wird der „Köln. Ztg.“ zufolge am 4. Januar 1900 die Strecke von **Wadi-Halfa nach Khartum** dem Personenverkehr übergeben werden. Zuerst soll der Verkehr sich auf einen Zug aufwärts und einen Zug abwärts wöchentlich beschränken. Die Fahrt aufwärts dauert 31 Stunden.

---

## Allgemeines.

— In der am 5. Dezember d. J. unter dem Vorsitz des Geheimen Oberbauraths Wichert abgehaltenen Sitzung des Vereins deutscher Maschineningenieure hielt Regierungsbauführer Tischbein von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft einen Vortrag über **„Moderne elektrische Lokomotiven"**, dessen Inhalt nachstehend kurz wiedergegeben wird.

Die günstigen Erfahrungen, welche die Einführung der Elektrizität als motorische Kraft bei den Strassenbahnen zeitigte, führten bald auf den Gedanken, auch dem Eisenbahnbetriebe die Elektrizität nutzbar zu machen. Bei den Eisenbahnen liegen jedoch die Verhältnisse wesentlich anders als bei den Strassenbahnen; es ist dies eine Folge des Umstandes, dass die Eisenbahnen einen wesentlichen Theil ihrer Aufgabe in der Beförderung von Gütern finden. Die Verschiedenartigkeit der hierzu verwandten Fahrzeuge sowie die wesentlich beschränkte Beaufsichtigung lassen es als unthunlich erscheinen, an eine durchgängige Einführung von Motorwagen für den Transport von Gütern zu denken. Hieraus folgt aber, dass man bei den Eisenbahnen auf das der Dampflokomotive entsprechende Organ zur Fortbewegung, auf die elektrisch bethätigte Lokomotive zurückgreifen musste. Die elektrischen Lokomotiven können unterschieden werden in solche für Normal- und solche für Schmalspur. Dann aber kann man sie auch unterscheiden in solche, die ihren gesammten Strom aus einer, den Schienenweg begleitenden Zuleitung entnehmen, ferner in solche mit Akkumulatorenbetrieb und endlich in solche mit gemischtem Betrieb. Es scheint, als ob für normalspurige Bahnen diese letztere Type besonders in Aufnahme kommt.

An der Hand von Lichtbildern unterzog der Vortragende das jetzt im Vordergrunde des allgemeinen Interesses stehende Thema einer klaren und sachgemässen Besprechung und kam schliesslich zu folgendem Ergebniss: Zum Betriebe elektrischer Lokomotiven auf Vollbahngleisen wird man die oberirdische Stromzuführung dann wählen, wenn es sich um einen häufigen Verkehr über längere oder kürzere Strecken handelt. Liegt die Aufgabe der Lokomotive hauptsächlich in der Erledigung des Rangirdienstes, und hat man es mit vielen Gleiskreuzungen und Weichen auf verhältnissmässig kleinem Raume zu thun, so empfiehlt es sich, zur Erhöhung der Bewegungsfähigkeit der Lokomotive und zur Vereinfachung der Anlage der Oberleitung neben der Stromzuführung aus dieser auch noch eine Stromentnahme aus einer mitgeführten Akkumulatorenbatterie zu gestatten. Ist schliesslich der Verkehr auf der zu durchfahrenden Strecke ein geringer, und die Strecke selbst eine lange, und ist eine elektrische Centrale mit überschüssiger Kraft vorhanden oder zum mindesten eine Naturkraft zum Betriebe des Generators für den Ladestrom verfügbar, dann wird man zur Wahl einer Akkumulatorenlokomotive gelangen.

Hieran schloss der Vortragende noch einen wirthschaftlichen Vergleich zwischen der Dampflokomotive und der elektrischen Lokomotive, der durchaus zu Gunsten der letzteren ausfiel. Zunächst sprechen für die elektrische Lokomotive die Ersparnisse bei der Beschaffung der Lokomotive; hierzu kommen dann noch wesentliche Ersparnisse bei den Beschaffungs- und den Unterhaltungskosten des Oberbaues der Bahn. Diese drei Ersparnisse wiegen schon an sich reichlich die Kosten für die elektrische Oberleitung auf. Es kommt ausserdem noch in Betracht, dass die elektrische Lokomotive nur einen Bedienungsmann erfordert, und dass der Bau von Wasserstationen, Pumpen, Feuer- und Reinigungsgruben in Fortfall kommt. Schliesslich ist der elektrische Betrieb um deswillen wirthschaftlicher, weil er kontinuirlicher verläuft, als der Dampfbetrieb.

Den Schluss des mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrages bildete eine eingehende Besprechung der für verschiedene Spezialzwecke erbauten elektrischen Lokomotiven, insbesondere derjenigen der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft.

## Bücherschau.

— Die zweite, neubearbeitete und vermehrte Auflage von **Meyer's Handatlas** (mit 113 Kartenblättern, 9 Textbeilagen und einem Verzeichniss der auf den Karten angegebenen Namen), Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien, ist soeben vollständig erschienen. Der zweckdienlich ausgestattete Buchatlas steht auf der Höhe seiner Aufgaben, und entspricht vermöge seiner wissenschaftlichen und praktischen Ausgestaltung den modernen Anforderungen in allen Beziehungen. Als ein besonderes Verdienst muss es angesehen werden, dass die Herausgeber den im Vordergrunde des politischen Tagesinteresses stehenden kolonialen Bestrebungen und dem dadurch gesteigerten Orientirungsbedürfniss volles Verständniss entgegengebracht haben (vergl. die neuen Karten von Kamerun, Togoland, Französisch-Hinterindien, Britisch-Nordamerika usw.). Von besonderem Werthe ist neben der im grossen Maassstabe gehaltenen Karte von Ostafrika die Karte: Südafrika mit dem Karton von Natal. Interessant veranschaulicht ferner die graphische Darstellung von Aequatorialafrika unter anderem auch die von dem Deutschen Reich gegen den Kongostaat beanspruchte Grenze am Kivusee. Den Fortschritten der deutschen und englischen Eisenbahnbauten in Afrika ist besondere Aufmerksamkeit gewidmet, und den letzten deutschen kolonialen Erwerbungen durch die besondere Karte der Marshall-, Karolinen-, Palau- und Marianeninseln (mit Karton der wichtigsten Inselgruppen) Rechnung getragen worden. Die Behandlung der öffentlichen Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen (Kabel), ist nach offiziellem Material erfolgt. Das Folioblatt „Weltverkehr" gewährt eine vortreffliche Uebersicht über die heutigen grossen Verkehrswege und -Mittel. Als wichtige Neuerung endlich ist die Beigabe eines erschöpfenden Namenverzeichnisses, das die Brauchbarkeit des Meyer'schen Handatlasses wesentlich erhöht, hervorzuheben. Hier galt es, 75 000 geographische Namen alphabetisch zu ordnen und, wo nöthig, durch entsprechende Zusätze näher zu bezeichnen.

Meyer's Handatlas wird auch für die Büros und Dienststellen der Eisenbahnverwaltungen ein zweckmässiges und durch seine Handlichkeit besonders angenehmes Mittel zur Unterrichtung über die immer umfangreicher werdende geographische Ausbreitung des Verkehrs- und besonders des Eisenbahnnetzes sein. Die Buchform gestattet die Aufstellung in jedem Bücherbrett. Der Preis für den in Leder gebundenen Band beträgt 13,50 ℳ.

— **Handbuch des Telegraphendienstes der Eisenbahnen.** Von Ingeniör A. Prasch Mit 144 Abbildungen. Zweite vollständig umgearbeitete Auflage. Wien, Pest, Leipzig. A. Hartleben's Verlag. 1900. Preis 1 fl. 65 kr. = 3 ℳ.

Das Buch soll, wie der Verfasser s. Zt. im Vorwort zur ersten Auflage bemerkte, ein Lehr- und Nachschlagebuch sein für Eisenbahnbedienstete und solche, die es werden wollen, ein Hilfsmittel zur gründlichen Erlernung des Telegraphendienstes in Ergänzung der bestehenden Instruktionen. Diejenigen, welche sich weiter in die elektrotechnischen Dinge vertiefen wollen, werden vom Verfasser verwiesen auf die Bände 4, 5, 9, 12, 16 und 24 der Elektrotechnischen Bibliothek, von der der vorliegende den dritten Band bildet.

Der Verfasser ist vor allem bestrebt gewesen, dem Anfänger in dem genannten Dienstzweige die Erlernung und das Verständniss des Stoffes zu erleichtern durch übersichtliche Anordnung, klare und eingehende Erklärung der Ursachen und Wirkungen unter steter Bezugnahme auf die einschlägigen Grundgesetze, ohne sich zu sehr in Einzelheiten einzulassen. Welche Schwierigkeiten es bereitet, den Anfänger in das Gebiet einzuführen, weiss der Verfasser aus eigener Erfahrung.

Das Buch ist ganz an seinem Platze und hat vielfache Anerkennung gefunden. Die zweite Auflage ist gegen die erste wenig geändert. Veraltetes ist ausgeschieden. Dem neueren Standpunkte der Elektrotechnik ist durch Einfügung des Potentialbegriffs und der Kraftlinientheorie Rechnung getragen. Das Kapitel über die elektrischen Maasse ist den mittlerweile zum Abschlusse gelangten internationalen Vereinbarungen entsprechend geändert worden.

## Berichtigung.

In dem in Nr. 95 d. Ztg. abgedruckten Aufsatze: **„Einige weitere Bemerkungen über die Güterwagen der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika"** befindet sich ein sinnentstellender Druckfehler. Auf S. 1534, Spalte 2, Zeile 13 (des Textes) von unten muss es heissen: **jedoch** 1 000 statt **nicht** 1 000.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die 0,5 km lange Verbindungsstrecke zwischen den Linien Román=Petre-Pancsova und Pancsova-Pancsova=Temespart, welche am 28. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, ist den Vereinsbahnstrecken der königlich ungarischen Staatseisenbahnen zugerechnet worden; ferner ist die im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehende 18,9 km lange Strecke Turdossin-Szuchahora der Arvathaler Lokalbahn vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 15. Dezember d. J. wird an der Bahnlinie Salzschlirf-Schlitz und zwar zwischen der Station Salzschlirf und dem Haltepunkt Niederstoll der Haltepunkt Uetzhausen eröffnet werden. Derselbe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Deutschbrod-Saar zwischen den Stationen Sarau und Saar neu errichtete Haltestelle Freudl=Figelhammer wird am 17. Dezember d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr gegen Nachzahlung eröffnet werden.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Albersdorf und Hademarschen an der Strecke Neumünster-Heide gelegene Personenhaltepunkt Beldorf wird am 1. Januar 1900 für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Frachtstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht sind von der Abfertigung von und nach Beldorf ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die Station Pancsova=Temespart, welche bisher nur Umladezwecken gedient hat, ist als Endstation der Lokalbahn Román=Petre-Pancsova=Temespart für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die an der Zsolna-Rajeczer Lokalbahn gelegenen Verladehaltestellen Bicsicza und Turó=Porubka sind für den beschränkten Wagenladungsfrachtgutverkehr eingerichtet worden.

---

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Glogischdorf.**

Am 15. Dezember wird die zwischen den Stationen Driebitz und Glogau an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Glogau gelegene Haltestelle Glogischdorf, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Posen, den 2. Dezember 1899. (3235)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Fahrplanbekanntmachungen.

**Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.**

Vom 15. Dezember d. J. ab verkehrt Zug 10 wie folgt:

| | | |
|---|---|---|
| Abfahrt | Wittstock | 5.40 |
| „ | Dossow | 5.52 |
| „ | Fretzdorf | 6.05 |
| „ | Netzeband | 6.27 |
| „ | Walsleben | 6.40 |
| „ | Neuruppin | 7.10 |
| „ | Gnewikow | 7.26 |
| „ | Carwe | 7.36 |
| „ | Radensleben | 7.48 |
| „ | Beetz=Sommerfeld | 8.07 |

Neuruppin, den 2. Dez. 1899. (3236)
Die Direktion.

## 3. Güterverkehr.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 20. Dezember 1899 treten im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für Roheisen bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluss von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht von Trzynietz K. O. E. nach Gleiwitz und Schwientochlowitz direkte Frachtsätze in Höhe von je 45 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 7. Dezember 1899. (3237)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Gütertarif der Gruppe V, Gütertarife für den Wechselverkehr der Gruppe V mit den übrigen preussischen und den grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, thüringisch-hessisch-sächsischer und niederdeutscher Verbandsgütertarif, Militärbahn-Staatsbahntarif, rheinisch-westfälisch-mitteldeutscher Staatsbahnkohlentarif, Saarkohlentarif (Nr. 17), Staatsbahnthier- etc. Tarif.**

Mit dem 16. Dezember d. J. werden die an der Neubaustrecke Oberrottenbach-Königsee Thür. gelegenen Haltestellen Köditzberg und Königsee Thür. in die obenbezeichneten Tarife einbezogen. Dieselben erhalten die Befugniss zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern, Wagenladungen und lebenden Thieren. Fahrzeuge und Sprengstoffe bleiben ausgeschlossen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze etc. ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 6. Dezember 1899. (3238)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher, ostdeutsch-mitteldeutscher und nordwestdeutsch-mitteldeutscher Gütertarif.**

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1899 wird die Station Drebkau als Versandstation in die in obengenannten Tarifen bestehenden Ausnahmetarife für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Halle a. S., den 9. Dezember 1899. (3239)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-oldenburgischer Kohlenverkehr.**

Der Frachtsatz für Steinkohlen etc. von Ueckendorf=Wattenscheid nach Nutteln wird vom 18. Januar 1900 ab auf 0,49 *M.* berichtigt.

Essen, den 7. Dezember 1899. (3240)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Schlesisch-süddeutscher Verband.**

Die am 1. Dezember l. J. in Kraft getretenen Ausnahmefrachtsätze für gebrannten Schieferthon zwischen Mittelsteine und Neurode einerseits und Marktredwitz andererseits unterliegen

hinsichtlich der Berücksichtigung des Ladegewichtes der verwendeten Wagen bei der Frachtberechnung den im Ausnahmetarif 15 (Rohstofftarif) für Erde, Kies etc. etc. angegebenen Bestimmungen.
München, den 5. Dezember 1899. (3241)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.**

Am 10. Dezember d. J. erscheint zum Ausnahmetarif 6 der Nachtrag VI, welcher u. a. neue Frachtsätze für Einzelsendungen von den Stationen Horst i. Westf., Hugo und Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen, sowie nach einer grösseren Anzahl Stationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, ferner einen Neudruck der Tarifabtheilung C (Frachtsätze für Kohlen usw. in Sendungen von mindestens 45 000 kg) und Berichtigungen enthält.

Soweit bei letzteren Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze in Frage kommen, treten dieselben erst am 25. Januar 1900 in Kraft.

Die Frachtsätze für die Stationen Horst i. Westf. und Hugo gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen.

Abdrücke sind bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 30 ₰ zu haben.

Essen, den 6. Dezember 1899. (3242)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 10. Dezember 1899 wird im Verkehr zwischen Neckarelz und Kirchheim bei Heidelberg für rohe Gipssteine (wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt) ein ermässigter Frachtsatz von 0,19 ℳ für 100 kg eingeführt.

Der auf Ende Dezember 1899 aufgehobene Ausnahmefrachtsatz für rohe Gipssteine im Verkehr zwischen Neckarelz und Mannheim bleibt bis auf weiteres in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 6. Dezember 1899. (3243)
Generaldirektion.

---

Der gemäss Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Berlin vom 9. November 1899 J. Nr. V. 4/1032 m im Verkehr der preussischen und hessischen Staatsbahnen mit Gültigkeit vom 15. November 1899 eingeführte Seehafen-Ausnahmetarif E 2 für Eisenbahnoberbau- und Brückenkonstruktionstheile etc. wird hiermit vom gleichen Zeitpunkte ab auch auf den Verkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Hannover, den 6. Dezember 1899. (3244)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1899 werden in den Ausnahmetarif E für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Seehäfen die Stationen Schweidnitz Nieder- und Oberstadt als Versandstationen aufgenommen.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 5. Dezember 1899. (3245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 1. Januar 1900 treten für Eisenschlacken und Schwefelkiese etc. unter den Bedingungen des Ausnahmetarifs Nr. 57 des ostdeutsch-österreichischen Verbandes Theil II Heft 1 vom 1. März 1899 folgende direkte Frachtsätze für 100 kg in Kraft:

| Nach | Beuthen O.S. | Bobrek | Borsigwerk | Chorzow | Friedrichshütte | Gleiwitz | Königshütte | Laurahütte | Ludwigsglück | Morgenroth | Rosdzin | Schwientochlowitz | Tarnowitz | Zabrze |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pfennig | | | | | | | | | | | | | |
| von Holoubkau K. K. St. B. | 111 | 111 | 110 | 112 | 110 | 108 | 112 | 113 | 110 | 111 | 113 | 111 | 110 | 110 |

Breslau, den 7. Dezember 1899. (3246)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 3.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird die Station Basznia der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif A für Getreide usw. des vorbezeichneten Heftes einbezogen.

Im Tarif ist nachzutragen:

| Seite | vom Schnittpunkte bis | Schnitttafel Ia | IIa | IIIa |
|---|---|---|---|---|
| | | für 100 kg in Pfennig | | |
| 25 | Basznia . . . . . | 127 | 295 | 144 |

| Seite | zwischen und | k. k. Staatsbahndirektion | Myslowitz | Dzieditz | Oderberg | Oswiecim |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Kilometer | | | |
| 79 | Basznia . . | Lemberg . . | 332 | 347 | 398 | 325 |

Breslau, den 6. Dezember 1899. (3247)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.**

Im Ausnahmetarife II (Lithographiesteine) werden mit sofortiger Gültigkeit die Sätze für Harburg U. E. mit denen für Hamburg gleichgestellt.

Hannover, den 7. Dezember 1899. (3248)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Am 15. Dezember d. J. wird die an der Strecke Allenstein-Rudczanny zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Militär-Kreuzungsstation Cruttinnen für den Güterwagenladungsverkehr eröffnet und gleichzeitig in den Gruppentarif I, in die Gruppenwechseltarife der Tarifgruppe I mit den preussischen Staatsbahnen, sowie in den Oldenburg-Ostdeutsch-Berlin-Stettiner Gütertarif einbezogen. Lebende Thiere und Fahrzeuge können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden.

Ueber die Höhe der Frachtsätze ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg, den 6. Dezember 1899. (3249)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Der im Binnengütertarife für normalspurige Linien bestehende Ausnahmetarif 13 (rohe Kalksteine usw.) wird mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. durch Aufnahme folgenden Frachtsatzes ergänzt.

Nach
Zwickau
von
Weida (sächs. Staatsb.) 0,14 ℳ für 100 kg.

Dresden, am 11. Dezember 1899. (3250)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

---

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 20. Dezember tritt im ostdeutsch-österreichischen Verbande Theil II, Heft 1 vom 1. März 1899 für Milch bei Aufgabe als Eilgut in jeder Menge von Nachod St. E. G. nach Friedland Ndr. Schl. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 65 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 7. Dezember 1899. (3251)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Ausfuhrtarif nach Eydtkuhnen, Protsken, Illowo und Thorn transit.**

Mit Gültigkeit vom heutigen Tage wird die Station Grafenstaden der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen in den Ausnahmetarif für Eisenbahn- und Strassenbahnfahrzeuge nach den deutsch-russischen Grenzstationen des oben genannten Tarifs einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der Station Grafenstaden und bei den in Frage kommenden Grenzstationen zu erfahren.

Bromberg, den 5. Dezember 1899. (3252)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich.**

(Ausgabe der Nachträge III und II zu den vom 1. August 1898 gültigen Tarifheften 1 bezw. 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 und insoweit Erhöhungen platzgreifen, vom 1. Februar 1900 treten die Nachträge III zum Verbandsgütertarife Theil II, Heft 1 und II zum Seehafenausnahmetarife Theil II, Heft 2 in Kraft.

Der Nachtrag III enthält ausser Berichtigungen zum Nachtrag II eine

Aenderung bezw. Ergänzung der „Besonderen Bestimmung" unter 3, betreffend die Beförderung lebender Fische etc., die Erweiterung der Klassenguttarife, sowie der Ausnahmetarife Nr. 2, 11 und 25 durch Einbeziehung neuer Stationen, theilweise ermässigte Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 6 A c und Nr. 41, eine Aenderung bezw. Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 8 B, dann die neuen Ausnahmetarife Nr. 50 für frische Fische als Frachtgut, Nr. 51 für Kleie, Nr. 52 für Obst, frisches, unverpackt (alla rinfusa), und Nr. 53 für diverse Eilstückgüter, endlich Ergänzungen des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife und des Kilometerzeigers.

Der Nachtrag II enthält eine Ergänzung der Nomenklatur des Seehafenausnahmetarifes Nr. 6, die Erweiterung der Seehafenausnahmetarife Nr. 7 und 12 durch Aufnahme neuer Stationen und eine Ergänzung des Kilometerzeigers.

Exemplare dieser Nachträge werden bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich sein.

Wien, am 9. Dezember 1899. (3253)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**

Erneuerung von Frachtbegünstigungen.

Die in der Nr. 74 dieses Blattes vom 24 September 1898 auf Seite 1142 verlautbarten und in der Nr. 89 vom 19. November 1898 auf Seite 1388 prolongirten Frachtsätze für Getreide etc. nach den Stationen Wien Lagerhaus und Wien I (K. E. B.) der österr. Staatsbahnen, deren Gültigkeit mit 31. Dezember 1899 erlischt, werden für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 erneuert.

Wien, am 5. Dezember 1899. (3254)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**K. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft.**

Einfuhrung eines Nachtrages zu dem ab 1. Januar 1899 gültigen Anhang zum Lokalgütertarif.

Mit 1. Januar 1900 bezw. insoferne Erhöhungen in Betracht kommen, mit 1. Februar 1900 tritt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1899 gültigen Anhang zum Lokalgütertarife in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Kartirungsfrachtsätze für einzelne Artikel, Aufhebung von Frachtsätzen und Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei der Direktion der k. k. priv. böhm. Nordbahngesellschaft bezw. bei den gesellschaftlichen Stationen zum Preise von 20 Hellern pr. Stück erhältlich.

Prag, am 7. Dezember 1899. (3255)
Die Direktion.

---

**Oesterreich - Lindau - Vorarlberger Eisenbahnverband.**

Aufnahme der Station Lobositz A. T. E. in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, gelangen die im Tarife Theil II Heft 2 vom 1. März 1896 für Lobositz St. E. G. enthaltenen Frachtsätze der Wagenladungsklassen A, B, C, Sp.-T. 1, 2, 3 und der Ausnahmetarife, auch im Verkehre mit Lobositz A. T. E. zur Anwendung.

Wien, am 5. Dezember 1899. (3256)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Ausgabe eines neuen Tarifes, Theil I, Abtheilung B.

Am 1. Januar 1900 tritt ein neuer Tarif, Theil I, Abtheilung B, für den Eisenbahnfrachtverkehr zwischen Stationen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits in Wirksamkeit, welcher die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation enthält.

Hierdurch werden aufgehoben die Abtheilungen B und C des vom 1. Januar 1886 gültigen Theiles I der Tarife des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes, so dass die Gültigkeit dieses Tarifes mit Ablauf des 31. Dezember 1899 vollständig erlischt.

Bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen sind Exemplare des neuen Tarifes zum Preise von 2 Kronen für das Stück zu beziehen.

Der im Tarife erwähnte Anhang, enthaltend das Verzeichniss der Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen, gelangt erst später zur Ausgabe.

Wien, am 6. Dezember 1899. (3257)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Ausgabe von Tarifnachträgen.

Am 1. Januar 1900 gelangen folgende Nachträge zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Getreide etc. zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zum Theil III, Heft 1, vom 1. Februar 1898;
b) Nachtrag I zum Theil III, Heft 2, vom 1. Februar 1898;
c) Nachtrag I zum Theil III, Heft 3, vom 1. Februar 1898;
d) Nachtrag I zum Theil III, Heft 4, vom 1. Februar 1898.

Dieselben enthalten Abänderung des Titelblattes des Haupttarifes, Ergänzung des alphabetischen Stationsverzeichnisses, neue, bezw. abgeänderte Frachtsätze, Abänderung von Stationsnamen etc.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen und zwar ad a und c zum Preise von 30 Hellern, ad b und d zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 7. Dezember 1899. (3259)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Einführung eines temporären Anhanges zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894.

Mit 1. Januar 1900 bis auf Widerruf tritt zum Lokalgütertarife Theil II vom 1. Februar 1894 ein temporärer Anhang in Kraft, welcher ermässigte Kartirungsfrachtsätze für spezielle Artikel in einzelnen Relationen enthält.

Exemplare des Anhanges können durch die Direktion und durch die Stationen zum Preise von je 10 Hellern bezogen werden.

Teplitz, am 7. Dezember 1899. (3260)
Die Direktion.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Oesterreich.**

Der im Elbeumschlagstarife für Oesterr. vom 1. November 1899 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 5 A für Holz zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete gilt rücksichtlich der nachstehend angeführten Stationen auch in umgekehrter Richtung, somit auch für den Verkehr nach diesen Stationen und zwar:

Bubentsch St. E. G.
Bubna St. E. G.
Lieben { St. E. G. / Oe. N. W. B.
Prag { B. N. B. / St. E. G. / Oe. N. W. B.
Prag-Anglobank Oe. N. W. B.
Prag St. B. trs. K. K. St. B.
Vysocan B. N. B.
Wysocan Oe. N. W. B.
Floridsdorf K. F. N. B.
Floridsdorf-Jedlesee Oe. N. W. B.
Klein-Schwechat K. K. St. B.
Korneuburg Oe. N. W. B.
Nussdorf K. K. St. B.
Schwechat-Kledering St. E. G.
Stadlau St. E. G.
Wien { K. F. N. B. / St. E. G. / Oe. N. W. B.
Wien II (K. F. N. B.) K. K. St. B.
Wien-Lagerhaus K. K. St. B.
Wien-Praterkai K. K. St. B.
Wien I (K. E. B.) K. K. St. B.
Wien-Donauuferbhf K. F. N. B.
Wien-Donaukaibhf K. K. St. B.
Wien-Matzldf. trs. S. B.

Wien, am 6. Dezember 1899. (3258)
Oesterreichische Nordwestbahn.

---

## 4. Personen- und Gepäckverkehr.

**Deutsch - österreichisch-ungarisch-rumänischer Personenverkehr über Oderberg, Dziedítz, Oswiecim, Myslowitz und Troppau.**

Am 1. März 1900 wird ein neuer Tarif für den vorbezeichneten Verkehr eingeführt. Mit demselben Tage kommt der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1897 nebst Nachtrag I und der Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr preussische Staatsbahnen - Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. November 1897 nebst Nachtrag I zur Aufhebung.

Der neue Tarif enthält ausser verschiedenen Verkehrserweiterungen und einzelnen Preisermässigungen auch in mehreren Stationsverbindungen geringfügige Fahrpreiserhöhungen.

Näheres hierüber ist bis zum Einführungstage durch unser Verkehrsbüreau, sodann durch die betheiligten Fahrkartenausgabestellen zu erfahren.

Breslau, den 6. Dezember 1899. (3261)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der mitbetheiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

## 5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Oberbauarbeiten einschl. der Nebenarbeiten für den Bahnkörper von Station 9,3 bis 197,7 der umzubauenden Nebenbahnstrecke Jüterbog-Treuenbrietzen zur eingleisigen Hauptbahn soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 6. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei an uns einzureichen.

Angebote nebst Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Büreau, Merseburger Strasse 161, Zimmer 63, zur Einsicht aus, können mit Ausnahme der Zeichnungen auch von dort für 3,50 ℳ in Baar bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Halle a/S., den 7. Dez. 1899. (3262)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Bahnbau Bütow-Berent.
Herstellung von Gleisoberbau.

Die Herstellung des Oberbaues von Stat. 21 (bei Berent) bis Stat. 166 der obenbezeichneten Bahnstrecke soll vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind versiegelt und postfrei bis zum Eröffnungstage, am 21. Dezember, Vorm. 11 Uhr, an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Verdingungshefte werden gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ — auch in Briefmarken — abgegeben.

Es wird hierbei noch erwähnt, dass die Arbeiten öfters unterbrochen werden müssen und dass hierfür keine Entschädigung gewährt wird.

**Bei Ertheilung des Zuschlages können unter allen Umständen nur solche Bieter berücksichtigt werden, welche durch Zeugnisse glaubwürdig nachweisen, dass sie bereits grössere Oberbaustrecken zur Zufriedenheit der betr. Verwaltung verlegt haben.***)

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bütow, den 6. Dezember 1899. (3263)
Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

*) Der fettgedruckte Satz bezieht sich auch auf die gleichartige Bekanntmachung in Nr. 95 dieser Zeitung.

---

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw soll die Lieferung der innen und aussen glasirten Thonrohre (340 lfdm. von 0,30 m, 0,50 m und 0,60 m Durchmesser) zu den Seitendurchlässen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau zur Einsicht aus und können von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf glasirte Thonrohre“ bis spätestens zum Termin am 10. Januar 1900, Vormittags 11½ Uhr, in unserm Geschäftsgebäude einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3264J)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Die Erd-, Fels-, Rodungs- und Böchungsarbeiten, das Heranbringen und das Verlegen von Durchlassröhren sowie die Ausführung der Mauerwerksdurchlässe zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Neubaustrecke Culm-Unislaw sollen, in 2 Loosen getrennt, vergeben werden. (Loos I von Stat. 0 bis 51 + 20 m mit 195 000 cbm Bodenbewegung, Loos II von Stat. 51 + 20 bis 191 + 50 m mit 65 000 cbm Bodenbewegung und 200 cbm Mauerwerk.) Die Pläne und Verdingungsunterlagen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau und in den Büreaus der Betriebsinspektion 1 in Graudenz und Betriebsinspektion 2 in Thorn zur Einsicht aus. Die Verdingungsunterlagen allein können von unserm technischen Büreau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,00 ℳ in Baar, für beide Loose zusammen bezogen werden. Eröffnungstermin am 10. Januar 1900, Vormittags 12 Uhr, in unserm Geschäftsgebäude. Angebote müssen bis dahin mit der entsprechenden Aufschrift verschlossen und kostenfrei an uns eingereicht sein, sie werden in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3265J)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw soll die Lieferung der gusseisernen Muffenrohre (60 000 kg) zu den Bahndurchlässen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau zur Einsicht aus und können von dort gegen bestellfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf gusseiserne Muffenrohre“ bis spätestens zum Termin am 10. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserm Geschäftsgebäude einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3266J)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

K. württ. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung des nachstehend verzeichneten Kleineisenzeugs ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1901 zu vergeben:

Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten u. Hakenschrauben.

Die Zeichnungen, Bedingungen u. Sortenverzeichniss liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen ist das Kleineisenzeug, welches geliefert werden will, anzugeben. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug“ versehen, spätestens bis

28. Dezember d. J., Mittags 12 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; am gleichen Tage Nachmittags 3 Uhr findet die Oeffnung der Angebote statt.

Heilbronn, den 7. Dez. 1899. (3267RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Stendal, Halberstadt, Braunschweig und Salbke angesammelten Altmaterialien (Achswellen, Dreh- und Bohrspähne, Blechschrott, Federstahl, Gussschrott, Radreifen, Radsterne und Eisenschrott), sowie eine auf Bahnhof Schöningen befindliche, für Bahnzwecke nicht mehr ausreichende Brückenwaage von 25 000 kg Tragkraft und 7,3 m Brückenlänge, sollen — nach Loosen getrennt — verkauft werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 30. d. Mts., Vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. k. Mts.

Magdeburg, den 6. Dez. 1899. (8268)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 6. Vermischte Bekanntmachungen.

Die auf dem Gelände der ehemaligen Schwellentränkanstalt und des Altbahnhofes hierselbst vorhandenen Gebäude sollen auf Abbruch verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem Büreau zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Einsendung von — 30 ₰ — bezogen werden.

Die Besichtigung der Gebäude kann werktäglich nach Meldung bei der Bahnmeisterei B. auf dem Bahnhofe hierselbst erfolgen.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift: Angebot auf Abbruch von Gebäuden bis zum Eröffnungstermin, der auf Mittwoch, den 20. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem Amtszimmer hierselbst festgesetzt ist, postfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Wittenberge, den 1. Dezbr. 1899. (3269J)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

## 7. Offene Stellen.

Gesucht wird ein theoretisch und praktisch gebildeter Maschineningenieur. Ablegung der Staatsexamina erwünscht, aber nicht erforderlich. Die Stellung ist bei angemessener Leistung eine dauernde und mit Pensionsberechtigung verbunden.

Erwünscht ist praktische Kenntniss in der Einrichtung und Leitung von Reparaturwerkstätten für Lokomotiv- und Eisenbahnwagenbau.

Anmeldungen mit Lebenslauf, Zeugnissen der bisherigen Thätigkeit und Gehaltsansprüchen sind an die unterzeichnete Direktion zu richten.

Eintritt kann sofort erfolgen. Persönliche Vorstellung wird erbeten.

Blankenburg Harz, den 8. Dez. 1899. (3270)
Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 97. 16. Dezember 1899. XXXIX. Jahrgang.


Inhalt.



## Ausschluss der Haftung der Eisenbahn für den durch die Zollabfertigung entstandenen Aufenthalt.

Von **Georg Muschweck**, königlichem Generaldirektionssekretär in **München**.

Nach § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ruht der Lauf der Lieferfrist für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung. „Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police."

Die Lieferfrist läuft also nur bis zum Beginn der Zollabfertigung, wird dann für die Dauer der Zollamtshandlung unterbrochen und nimmt ihren Lauf mit dem Ende der Zollabfertigung wieder auf. Die Wirkung ist demnach die, dass die Eisenbahn den für die Zollabfertigung nothwendig gewesenen Aufenthalt insolange und insoweit nicht zu vertreten hat, als die Zollabfertigung in den Lauf der Lieferfrist fällt.

Wie steht es aber nun, wenn das Gut infolge einer Transportverzögerung erst dann zur Zollabfertigung gestellt wird, nachdem die Lieferfrist bereits abgelaufen ist?

In diesem Falle wird sich die Eisenbahn, um sich von der Haftpflicht für die auf die Zollabfertigung verwendete Zeit zu befreien, nicht mehr auf § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen berufen können, da der Lauf der Lieferfrist nur ruhen, d. h. eine Unterbrechung erfahren kann, wenn die Lieferfrist noch nicht abgelaufen ist.

Man kann zwar einwenden, der Gesetzgeber habe bei Abfassung des § 6 der Ausführungsbestimmungen die normalen Verhältnisse im Auge gehabt und im Abs. 7 lediglich zum Ausdruck bringen wollen, dass der Anspruch auf die Transportleistung der Eisenbahn ruhe, so lange sie durch die Vorschrift des Absenders oder durch Gesetz ausserstand gesetzt sei, zu leisten, dass also die Dauer der Zollabfertigung von der Eisenbahn in keinem Falle zu vertreten sei.

Allein dieser Standpunkt lässt sich gegenüber dem Wortlaute der Bestimmung kaum aufrecht erhalten.

Gleichwohl wird die Eisenbahn die Haftung ablehnen können und zwar auf Grund der Bestimmung im Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens. Diese lautet:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereigniss herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte."

Um den Sinn dieser Bestimmung recht zu verstehen, muss man auf die Entstehungsgeschichte dieses Artikels sowie des Art. 30 des Internationalen Uebereinkommens zurückgehen.

Die internationale Konferenz ist bei der Abfassung der beiden Artikel von verschiedenen Gesichtspunkten ausgegangen.

Sie hat sich dabei ganz auf den Standpunkt gestellt, den seiner Zeit die Redaktoren des alten deutschen Handelsgesetzbuches eingenommen haben. Diese haben in der Erwägung, dass es für die Eisenbahn gemeinhin leichter sei, sich gegen Beschädigung und Untergang der Waare vorzusehen als gegen eine Verzögerung der Reise, für die Haftung wegen des zur Beförderung übernommenen Gutes die strengen Grundsätze des römischen receptum übernommen.

Danach ist die Eisenbahn bei Verlust oder Beschädigung des Gutes von der Haftung nicht schon dann befreit, wenn sie nachweist, dass sie die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers angewandt habe, sondern sie haftet ohne Rücksicht auf Verschulden, so lange sie nicht nachweisen kann, dass der Schaden durch Verschulden des Absenders oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Diese bis zur Vertretung des Zufalles gesteigerte Haftpflicht der Bahn besteht bei Verspätungen nicht. In dieser Hinsicht hat man wesentlich mildere Grundsätze aufgestellt. Nach Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens haftet die Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht nachweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte.

Unter dem Ausdruck „Ereigniss" ist nicht allein höhere Gewalt, d. h. ein durch Naturkräfte oder menschliche Hand

lungen herbeigeführtes Ereigniss, das die Bahn trotz Anwendung aller Sorgfalt und Vorsicht nicht abwenden oder in seinen Folgen unschädlich machen konnte, sondern jedes von der Eisenbahn nicht verschuldete, eine Verspätung herbeiführende Vorkommniss zu verstehen.

Dass man den Begriff „Ereigniss" weiter fassen muss, ergibt sich schon aus dem Wortlaute des gleichwerthigen französischen Textes:

„Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison, à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait."

Noch mehr tritt aber die Absicht des Gesetzgebers, den Begriff „Ereigniss" nicht mit der „höheren Gewalt" gleichzustellen, sondern eine mildere Haftpflicht zu gewähren, zu Tage, wenn man die Protokolle der internationalen Konferenz zu Rathe zieht.

Die Bestimmung über die Haftpflicht der Eisenbahn für Versäumung der Lieferfrist hatte in dem von den deutschen Vertretern aufgestellten Entwurfe eines Vertrages über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (Art. 26) folgenden Wortlaut:

„Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können."

Diese Bestimmung, welche sich mit dem Art. 397 des alten deutschen Handelsgesetzbuches und § 69 des Vereinsbetriebsreglements deckte, ging wörtlich in den von der internationalen Konferenz im Jahre 1878 aufgestellten Entwurf über.

Erst im Jahre 1881 wurden die Worte „sofern sie nicht beweist, dass sie die Verspätung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht habe abwenden können" in „sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte" abgeändert.

Die Abänderung erfolgte nur deshalb weil die romanischen Länder den Begriff eines ordentlichen Frachtführers in ihren Gesetzen nicht kennen. Sie war, wie die Herren Gerstner und Asser als Berichterstatter der I. Kommission ausdrücklich erklärten, lediglich eine redaktionelle, ohne dass es die Absicht gewesen wäre, an dem Sinne des Artikels etwas zu ändern. (Protokoll der II. internationalen Konferenz, 15. Sitzung S. 122.)

Nach den vorstehenden Ausführungen besteht kein Hinderniss, auch die Hemmung des Transportes durch die Zollbehörde als ein solches Ereigniss aufzufassen, wofür die Eisenbahn nicht haftet.

Die Eisenbahn hat zwar die Pflicht eines ordentlichen Frachtführers dadurch verletzt, dass sie das Gut nicht noch vor Ablauf der Lieferfrist zur Zollstätte gebracht hat. Es kann ihr jedoch daraus kein Vorwurf gemacht werden, dass sie das Gut der Zollbehörde gestellt hat. Im Gegentheile würde sie gegen die Obliegenheiten eines ordentlichen Frachtführers gröblich verstossen haben, wenn sie die Gestellung des Gutes trotz der Vorschrift des Absenders oder in Nichtbeachtung der Zollgesetze unterlassen hätte. Da die Zollabfertigung auch hätte stattfinden müssen, wenn die Eisenbahn den Transport rechtzeitig ausgeführt hätte, ist es nicht mehr als recht und billig, dass ihr der unabwendbare Zollaufenthalt nicht zur Last gesetzt werde.

Wollte man der Eisenbahn die Wohlthat des Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens versagen, so würde sich die eigenthümliche Folge ergeben, dass die Eisenbahn für den gleichen Aufenthalt zu haften oder nicht zu haften hätte, je nachdem die Zollstätte, wo die Zollamtshandlung vor sich gehen soll, näher am Empfangsorte oder näher am Versandorte liegt. Im ersteren Falle würde die geringste Verspätung die Anmeldung des Gutes bei der Zollbehörde noch während des Laufes der Lieferfrist und die Belastung der Partei mit dem Zollaufenthalte unmöglich machen, während im letzteren Falle die Zollstätte fast immer noch innerhalb der Lieferfrist erreicht und die Dauer der Zollabfertigung der Partei zur Last gesetzt werden könnte. Aber auch im letzteren Falle könnte der Absender in verkehrsreichen Zeiten, in welchen Verspätungen leicht vorkommen, die Nichtanrechnung eines grossen Theiles der aus Zollrücksichten gebrauchten Zeit auf dem Wege erreichen, dass er nicht Grenzverzollung, sondern Verzollung an einer der Empfangsstation nahe gelegenen Inlandsstation vorschreibt.

Es kann doch nicht in der Absicht der Gesetzgeber gelegen haben, den Umfang der Haftung der Eisenbahn von Zufälligkeiten, z. B. von der Lage der Zollstelle oder von dem Willen des Absenders abhängig zu machen. Ebenso wenig kann es ihr Wille gewesen sein, den Frachtführer nicht nur für sein eigenes Verschulden, sondern auch dafür büssen zu lassen, dass das Gut in Befolgung der Vorschrift des Absenders oder der Zollgesetze einen Aufenthalt erlitten hat, mit dem der Absender unter allen Umständen, also auch bei regelrechter Beförderung rechnen musste.

Ich komme deshalb zu dem Schlusse, dass der durch die Zollamtshandlung nothwendig gewesene Aufenthalt von der Eisenbahn in keinem Falle zu vertreten ist, und zwar, wenn die Zollabfertigung noch während des Laufes der Lieferfrist erfolgt, nach § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Uebereinkommen nicht, und wenn die Zollabfertigung erst nach dem Ablauf der Lieferfrist beginnt, nach Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens nicht.

Ein praktisches Beispiel mag meine Ausführungen näher beleuchten. In Königsberg wurden von zwei verschiedenen Absendern zwei Wagenladungen zur Beförderung an eine und dieselbe Firma in Innsbruck aufgegeben. Die Aufgabe beider Wagen erfolgte am Sonnabend, den 9. Dezember 1899. Der eine Wagen traf in Kufstein am 23. Dezember, Stunde 20 ein, musste dort wegen der zollamtlichen Abfertigung bis zum 27. Dezember, Nachmittags 1 Uhr stehen bleiben und konnte erst am 2. Januar 1900 vom Adressaten, welcher noch am 31. Dezember, Vormittags 11 Uhr von der Ankunft der Sendung avisirt worden war, bezogen werden. Der Transport beanspruchte somit, da der 9. Dezember als Tag der Aufgabe und der 10. Dezember als Sonntag ausser Berechnung bleiben (§ 6 Abs. 5 und 8 der Ausführungsbestimmungen) und die Avisirung der Ablieferung gleichkommt (§ 6 Abs. 5 der Ausführungsbestimmungen), 20 Tage 11 Stunden = 491 Stunden; hiervon entfielen auf die Zollabfertigung 3 Tage 17 Stunden = 89 Stunden. Der andere Wagen kam in Kufstein erst am 26. Dezember, Abends 7 Uhr an, blieb dort wegen der Zollabfertigung bis zum 28. Abends 7 Uhr stehen und wurde dem Adressaten in Innsbruck am 29. Dezember, Vormittags 9 Uhr überwiesen. Der Transport beanspruchte somit 18 Tage 9 Stunden = 441 Stunden; hiervon entfielen auf die Zollabfertigung 2 Tage = 48 Stunden.

Welche Entschädigung hat die Eisenbahn der Innsbrucker Firma für die Verspätung der beiden Sendungen nach Art. 40 Abs. 1 des Internationalen Uebereinkommens zu zahlen, wenn für jede Sendung 600 ℳ Fracht erhoben worden sind und die Lieferfrist für die 1 379 km lange Strecke 14 Tage = 336 Stunden beträgt?

Wenn die Eisenbahn die volle Transportdauer von 491 und 441 Stunden zu vertreten hätte, würde die Ueberschreitung im Hinblick darauf, dass die Lieferfrist wegen des auf den 24. Dezember fallenden Sonntags erst am 25. Dezember endigte (§ 6 Abs. 9 der Ausführungsbestimmungen), 131 und 81 Stunden betragen. Da ein Zehntel der Lieferfrist 33,6 Stunden, zwei Zehntel 67,2 Stunden, drei Zehntel 100,8 Stunden, vier Zehntel 134,4 Stunden und fünf Zehntel 168 Stunden beziffern, würde die Entschädigung im ersteren Falle vier Zehntel der Fracht d. i. 240 ℳ, und im letzteren Falle drei Zehntel der Fracht d. i. 180 ℳ betragen.

Nun hat aber die Eisenbahn nach § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen den für die Zollabfertigung nothwendig gewesenen Aufenthalt insolange nicht zu vertreten, als die Zollabfertigung vor Ablauf der Lieferfrist erfolgt ist.

Diese Voraussetzung trifft bei der ersten Sendung ohne Zweifel zu. Denn die Zollabfertigung hat bereits am 28. Dezember Stunde 20, also am 18. Tage der Lieferfrist begonnen. Die Eisenbahn hat demnach die für die Zollabfertigung gebrauchte Zeit von 89 Stunden nicht zu vertreten, so dass die Lieferfrist nicht mit dem 25. Dezember, sondern erst am 28. Dezember Stunde 17 zu Ende ging. Die Ueberschreitung beträgt mithin nicht 181 Stunden, sondern nur 66 Stunden = zwei Zehntel der Lieferfrist und die Entschädigung 120 ℳ.

Anders steht es mit der zweiten Sendung. Diese kam erst am 26. Dezember Abends 7 Uhr nach Kufstein, also zu einer Zeit, zu welcher die Lieferfrist bereits um 19 Stunden überschritten war. Der Eisenbahn steht deshalb der im § 6 Abs. 7 der Ausführungsbestimmungen genannte Befreiungsgrund nicht mehr zur Seite. Muss die Eisenbahn also im zweiten Falle eine Versäumung ohne weiteres zugeben, so wird sie die Haftpflicht im Hinblick auf Art. 89 des Internationalen Uebereinkommens gleichwohl ablehnen können. Die Eisenbahn ist hiernach berechtigt, von der Verspätung zu 81 Stunden die für die Zollamtshandlung aufgewendete Zeit von 48 Stunden abzuziehen, so dass die Ueberschreitung nur 33 Stunden und die Entschädigung nur 60 ℳ. beträgt.

Bei dieser Berechnung ist immer vorausgesetzt, dass die von der Eisenbahn verschuldete Verspätung nicht eine Verlängerung der Dauer der Zollamtshandlung herbeigeführt hat. Sonst müsste die Eisenbahn die Haftung für diese Verlängerung des Zollaufenthaltes sich gefallen lassen.

Wollte man der Eisenbahn die Wohlthat des Art. 39 des Internationalen Uebereinkommens versagen, so müsste sie für die zweite Sendung 180 ℳ. Entschädigung, also um 60 ℳ. mehr zahlen als für die erste Sendung, obwohl sie die zweite Sendung um 2 Tage 2 Stunden früher nach Innsbruck gebracht hat als die erste Sendung.

---

## Die Rentabilität der sächsischen Staatseisenbahnen.

Seit einer langen Reihe von Jahren liess die sächsische Staatseisenbahnverwaltung eine Berechnung der Rentabilität ihrer einzelnen Linien aufstellen. Diese an sich nicht gerade leichten, auch nicht in allen Punkten völlig genauen Berechnungen konnten von dem Eintritte der Neuordnung des Rechnungswerkes ab nicht mehr in der alten Weise hergestellt werden, weil besonders in den Ausgaben genaue Anschreibungen für die einzelnen Linien nicht mehr möglich sind. Gleichwohl wünschten die Landstände eine Fortführung dieser Statistik und es konnte, um diesem Wunsche zu entsprechen, nur die Vertheilung zahlreicher Ausgaben nach den geleisteten Achskilometern in Frage kommen. Dass die Ertragsberechnungen für die einzelnen Linien hierdurch an Genauigkeit und Zuverlässigkeit eingebüsst haben, ist wohl sicher; gleichwohl geben sie auch so noch ein annähernd richtiges Bild wenigstens der Verkehrs- und wirthschaftlichen Entwickelung der Linien. Ein Vergleich zwischen dem Ergebnisse des Jahres 1897 und dem jetzt vorliegenden für 1898 ist aber nur in beschränktem Sinne zu ziehen.

Die Betriebseinnahmen haben im Jahre 1898 ein günstiges Ergebniss geliefert, da sowohl der Personen- wie der Güterverkehr gegen das Vorjahr höhere Einnahmen brachten. Dagegen stiegen die Ausgaben in noch höherem Maasse, so dass das Reinerträgniss, d. h. der zur Verzinsung des Anlagekapitals verbleibende Ueberschuss wesentlich niedriger war, als im Jahre 1897. Der gesammten Einnahme von 126 226 554 ℳ. stand eine Ausgabe von 92 029 030 ℳ. gegenüber, so dass ein Ueberschuss von 34 197 524 ℳ. verblieb, der um 3 342 666 ℳ. gegen das Vorjahr zurückblieb, aber immer noch den in den Etatsvoranschlag eingestellen Betrag um 850 714 ℳ. überstieg. Dieser Ueberschuss verzinste das Anlagekapital von 839 100 000 ℳ. mit 4,08 % gegen

| | |
|---|---|
| 4,64 % i. J. 1897 | 4,27 % i. J. 1892 |
| 5,07 „ „ „ 1896 | 4,72 „ „ „ 1891 |
| 4,52 „ „ „ 1895 | 4,97 „ „ „ 1890 |
| 4,28 „ „ „ 1894 | 5,58 „ „ „ 1889 |
| 4,52 „ „ „ 1893 | 5,22 „ „ „ 1888 |

Die Verzinsung im Jahre 1898 war also die niedrigste in den letzten 10 Jahren. Niedriger in den letzten 20 Jahren war sie nur noch in den Jahren 1878 (3,87 %) und 1879 (3,95 %).

Das Ergebniss der einzelnen Linien lässt nun die nachfolgende Uebersicht erkennen, zu welcher zu bemerken ist, dass die **fettgedruckten Prozentziffern** den prozentualen Zuschuss der Linien bedeutet, die durch ihre Einnahmen ihre Betriebskosten nicht deckten, sondern einen Zuschuss erforderten.

| | 1898 | 1897 |
|---|---|---|
| Waldheim-Kriebethal | 10,279 | 10,016 |
| Werdau-Weida | 10,065 | 9,843 |
| Pirna-Berggiessh. mit Pirna-Grosscotta | 9,338 | 6,029 |
| Zeithain-Elsterwerda | 8,789 | 9,691 |
| Gaschwitz-Meuselwitz | 7.921 | 9 656 |
| Leipzig-Hof und Leipzig-Pl.-Gaschwitz | 7,576 | 8,632 |
| Stollberg-St. Egidien und Höhlt.-Wüstenbr. | 7,397 | 8,986 |
| Görlitz-Dresden-Altstadt | 6,704 | 8,757 |
| Riesa-Chemnitz mit Elbzweigbahn | 6,069 | 6,174 |
| Bodenbach-Dresden-Altstadt | 5,501 | 7,407 |
| Dresden-Werdau mit Kohlenb. bei Dresden und Freiberg-Halsbrücke | 5,441 | 6,313 |
| Leipzig-Dresden mit Grossenhain-Pr. | 5,308 | 5,775 |
| Schwarzenberg-Zwickau mit Sch.-N. | 5,215 | 5,408 |
| Dresden-Altstadt-Elsterwerda | 5,167 | 6,179 |
| Zeitz-Altenburg | 4,928 | 3,950 |
| Weida-Mehltheuer | 4,901 | 4,351 |
| Meuselwitz-Ronneburg | 4,661 | 4,910 |
| Leipzig-Geithain | 4,580 | **5,466** |
| Schönbörnchen-Gössnitz | 4,322 | 5,852 |
| Klotzsche-Königsbrück | 4,127 | 0.858 |
| Hainsberg-Kipsdorf* | 3,493 | **5,528** |
| Riesa-Nossen-Moldau m. Berthelsd.-Grosshartmannsdorf und Brand-Langenau | 3,419 | 3,388 |
| Borsdorf-Coswig | 3 369 | 4,216 |
| Gössnitz-Gera | 3,232 | 3.771 |
| Schönberg-Schleiz | 3,143 | 2,280 |
| Bautzen-Königswartha | 8,123 | 2,626 |
| Zittau-Markersdorf* | 3,042 | 2,041 |
| Radebeul-Radeburg* | 2.977 | 1,339 |
| Plauen-Eger | 2.827 | 2,791 |
| Johanngeorgenstadt-Schwarzenberg | 2,758 | 1,382 |
| Schönberg-Hirschberg | 2,447 | 1,261 |
| Kamenz-Pirna | 2,388 | 3,020 |
| Oschatz-Döbeln mit Mügeln-Nerchau-Trebsen* | 1,872 | 1,218 |
| Falkenstein-Muldenberg | 1,755 | 2,401 |
| Kieritzsch-Chemnitz mit Limburg-Wittgensdorf und Rochlitz-Penig | 1,723 | 3,216 |
| Chemnitz-Adorf mit Zwota-Klingenthal | 1,638 | 1,295 |
| Zwickau-Falkenstein-Oelsnitz | 1,519 | 1,278 |
| Gera (Reuss) S. St. E.-Weischlitz | 1,410 | 1,603 |
| Buchholz-Schwarzenberg m. Walthersdorf-Crottendorf | 1,177 | 0,149 |
| Waldheim-Rochlitz | 1,131 | 0,612 |

| | 1898 | 1897 |
|---|---|---|
| Wilkau-Wilzschhaus-Carlsfeld* | 0,996 | 0,006 |
| Brunn-Greiz | 0,920 | 2,434 |
| Annaberg-Flöha | 0,919 | 1,457 |
| Reitzenhain-Flöha mit Pockau-Neuh. | 0,885 | 2,706 |
| Schönfeld-Geyer* | 0,871 | 0,159 |
| Reichenbach-Mylau | 0,695 | 0,084 |
| Zwönitz-Altchemnitz | 0,652 | 0,428 |
| Kamenz-Elstra | 0,634 | 0,212 |
| Bautzen - Schandau, Niederneukirch-Bischofswerda, Neustadt-Dürrröhrsdorf, Grosspostwitz-Cunewalde | 0,553 | 0,180 |
| Beucha-Seelingstedt (auf ²/₃ Monat) | 0,532 | — |
| Glauchau-Wurzen | 0,530 | 0,849 |
| Potschappel-Wilsdruff* | 0,428 | 0,355 |
| Zittau-Nikrisch | 0,422 | 0,343 |
| Klingenberg-Colmnitz-Frauenstein (auf 3¹/₂ Monat)* | 0,302 | — |
| Zittau-Löbau, Oberoderwitz-Wilthen, Scheibe-Eibau, Ebersbach-Löbau | 0,280 | 0,774 |
| Cranzahl-Oberwiesenthal* | 0,041 | 0.182 |
| Hetzdorf-Eppendorf* | 0,056 | 0,899 |
| Wilischth.-Ehrenfrdrsd. mit Herold-Thum* | 0,203 | 0,849 |
| Mulda-Sayda* | 0,320 | 0,370 |
| Wolkenstein-Jöhstadt* | 0,343 | 0,184 |
| Rosswein-Hainichen-Niederwiesa | 0,380 | 0,091 |
| Oschatz-Strehla* | 0,425 | 1,664 |
| Löbau-Weissenberg | 0,472 | 0,669 |
| Weipert-Annaberg | 0,699 | 0,968 |
| Limbach-Wüstenbrand | 0,748 | 0,654 |
| Herrnhut-Bernstadt* | 1,108 | 1,956 |
| Herlasgrün-Falkenstein | 1,743 | 0,190 |
| Mosel-Ortmannsdorf* | 1,833 | 1,615 |
| Taubenheim-Dürrhennersdorf* | 1,847 | 2,512 |
| Grünstädtel-Rittersgrün* | 1,849 | 1,409 |
| Kohlmühle-Hohnstein* | 3,317 | 2,117 |
| Mügeln-Geising-Altenberg* | 8,044 | 16,131 |
| Für das gesammte Bahnnetz | 4,075 | 4,643 |

Die auffälligen Unterschiede bei einigen Schmalspurlinien sind darauf zurückzuführen, dass sie im Jahre 1897 infolge der Hochwasserschäden aussergewöhnlich stark mit Ausgaben belastet waren. Die mit * bezeichneten Linien sind schmalspurig.

## Der Gesetzentwurf, betreffend die polizeiliche Aufsicht über die französischen Eisenbahnen.

Der dem französischen Parlamente soeben vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die polizeiliche Aufsicht über die französischen Eisenbahnen, den wir in Nr. 93 d. Ztg. einer Besprechung unterzogen haben, hat nun, wie ja zu erwarten war, bei den bedrohten Eisenbahngesellschaften einen wahren Sturm der Entrüstung wachgerufen. Als ein Echo dieser Stimmen dürfen wir wohl folgende Auslassung des „Journal des transports" vom 2. d. Mts. ansehen:

„Es scheint uns dringend nöthig, auf die traurigen Folgen hinzuweisen, welche für die Eisenbahnindustrie entstehen würden, wenn das dem Parlamente am 14. v. Mts. von Herrn Pierre Baudin vorgelegte Revisionsprojekt des Gesetzes vom Jahre 1845 von den Kammern zum Beschluss erhoben würde. Die Neuerungen, welche durch dasselbe eingeführt werden sollen, fordern vom Standpunkte des Rechts und des gesunden Menschenverstandes die schwersten Bedenken und die schärfste Kritik heraus, und man kann nur hoffen, dass der Abgeordnete des Aubedepartements, Herr Castillard, welcher von der Eisenbahnkommission des Palais Bourbon mit einem Bericht über das ministerielle Projekt beauftragt worden ist, einiges Licht in dieses Dunkel bringen und die formellen und sachlichen Fehler dieses ‚Galimatias' gründlich bloslegen wird.

Die abgeänderte Fassung des Artikels 21 des Gesetzes vom Jahre 1845 enthält, ausser einigen durch die heutige Verwaltungssprache gebotenen Aenderungen in der Ausdrucksweise, die Hinzufügung eines Wortes und eines Paragraphen. Das Wort heisst ‚Gebrauch' (usage), der Paragraph ist derjenige, welcher die Verhängung einer Geldstrafe über die Betriebsgesellschaft zulässt. Wenn der Urheber des Projektes die Sache beim wahren Namen genannt hätte, so würde er offen erklärt haben, dass die Einfügung des Wortes ‚Gebrauch' in den Artikel 21 bezweckte, die Ausführung der ministeriellen Phantasien bezüglich des Ankaufes neuen rollenden Materials strafgesetzlichem Zwange zu unterwerfen. Dank diesem Worte kann der Minister der öffentlichen Arbeiten heute bestimmen, dass die Westbahn 1500 Personenwagen, die Nordbahn 500 Güterwagen, die Orléansgesellschaft 50 Lokomotiven zu bestellen habe, dass alle Gesellschaften ihr für den Güterverkehr bestimmtes Material mit fortlaufenden Bremsen versehen müssten usw. . . . . .

Wenn die Betriebsgesellschaften die Bestimmungen des Ministers einer Prüfung oder Erwägung unterziehen oder sich gar widersetzen sollten, dann nur los mit den Strafverfügungen und jeder Gesellschaft 3000 Frcs. Geldstrafe! Wahrlich eine Willkür, wie sie nicht schlimmer gedacht werden kann!

Ebenso willkürlich ist auch die Theorie des letzten Paragraphen des Artikels 21! Derselbe unterwirft nämlich die Betriebsgesellschaften vorkommenden Falls einer Geldstrafe, während doch nach der Entscheidung des Kassationshofes nur wirkliche Wesen (êtres réels) strafrechtlich verfolgt werden können, und eine Eisenbahngesellschaft zweifelsohne nur als juristische Person (être moral) angesehen werden kann.

Als willkürlich bezeichnen wir auch diesen neuen Artikel 21,2, welcher bei Zugverspätungen den Betriebsführer als Mitschuldigen der Versäumniss ansieht. Ausserdem ist der Artikel unlogisch und unpopulär, weil er die Betriebsgesellschaften zu einer Verminderung ihrer Fahrgeschwindigkeit zwingen und dem Minister das Recht, das ihm betreffs der Aufstellung der Fahrpläne zusteht, in gewisser Weise beschränken wird. Denn der nach dem Willen des Ministers festgestellte Fahrplan könnte nun wirklich unausführbar sein und die vom Gerichtshof zur Abschätzung der Geldstrafe ernannten Sachverständigen würden dann das Ungereimte der Sache beweisen.

Willkürlich ist gleichfalls diese ‚Inverzugsetzung', welche eine wahre Fluth von Strafprozessen im Gefolge haben wird. Nach dem Urtheil der erfahrensten Eisenbahnmänner kann ein Betrieb als normal bezeichnet werden, wenn die Zugverspätungen von 15 Minuten nicht 2 % der im Betriebe befindlichen Züge überschreiten. Ist nun für die ‚Inverzugsetzung' des Ministers der öffentlichen Arbeiten dieses Verhältniss oder eine andere Grundlage maassgebend? Keiner kann es wissen, denn es ist im Grunde eine Frage des Gutdünkens und Beliebens, also die Regierungsform der absoluten Monarchie, nicht die der Republik.

Willkürlich endlich nennen wir auch den Gedanken der Anhäufung von Strafen, der einer ernstlichen Prüfung nicht Stand halten kann. Ist es denkbar, zuzulassen, dass eine Verzögerung von 20 Minuten bei der Abfahrt, welche mit einer ersten Geldstrafe von 3000 Frcs. belegt wird und welche auf der von diesem Zug zu durchfahrenden Strecke sechs oder acht weitere damit im Zusammenhang stehende Anschlussversäumungen zur Folge hat, für den Betriebsführer sechs oder acht nachträgliche Strafverfügungen eine jede zu 3000 Frcs. mit sich bringt?

Und wenn diese kostspieligen Verspätungen von 18000 oder 24000 Frcs. gerade einmal auf dem Staatsbahnnetz vorgekommen sind, bezahlt dann der Minister die Geldstrafe, oder werden die Steuerpflichtigen dieses guten Frankreichs durch Zahlung einer höheren Steuer die Sache regeln?

Kurz, von welcher Seite man den neuen Gesetzentwurf betrachtet, er ist und bleibt schlecht ersonnen und ebenso schlecht ausgearbeitet. Die Abgeordneten selbst werden ihm gram werden und ihn zu verbessern suchen, — ohne Zweifel wird das eine Verschlechterung sein! . . . . .

Wir bitten wegen der Unehrerbietigkeit um Entschuldigung, mit der wir das hinkende Projekt dieses Gesetzes behandelt haben! Aber gegenüber diesen Strafen, mit welchen man die Eisenbahnbetriebsgesellschaften treffen will, um sie zu Grunde zu richten und sie dann um so billiger anzukaufen, können wir uns nur ganz klipp und klar gegen die wahrhaft

orientalische Verschlagenheit dieses Vorgehens aussprechen, die doch in diesem besonderen Falle nur eine gehässige Ungereimtheit ist. Mit den Quälereien ist es wie mit den Spässen: die kürzesten sind die besten."

Soweit das „Journal des transports". Gewiss sind seine Aeusserungen nicht von der unseren Nachbarn so geläufigen Uebertreibung frei, aber wir glauben, dass die Angriffe gegen das beabsichtigte Strafgesetz bis zu einem gewissen Grade gerechtfertigt sind. Es erscheint uns nämlich kaum möglich, für das Gesetz, dessen Absicht an sich uns lobenswerth erscheint, eine Fassung zu finden, welche es vor willkürlicher Auslegung und die Bedrohten vor willkürlicher Anwendung genügend schützt.

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In aller Stille hat der Reichstag in seiner durch anderweite Verhandlungen denkwürdigen Sitzung vom 13. d. Mts. einen **für das Wohl des Eisenbahnbetriebspersonals** höchst wichtigen **Beschluss** gefasst. Die im Leitaufsatz in Nr. 77 d. Ztg. ausgesprochene Hoffnung, es möge die bekannte Strafbestimmung in § 316 des Reichsstrafgesetzbuches, wonach jede Gefährdung eines Eisenbahntransports mit Gefängnissstrafe bedroht wird, durch Zulässigkeit einer Geldstrafe gemildert werden, ist ihrer Verwirklichung sehr nahe gerückt. Der von den Abgg. Gröber (Centrum), Bassermann (nationalliberal) und Genossen eingebrachte Gesetzentwurf, welcher für die Fälle des § 316 Geldstrafe bis zu 900 ℳ für zulässig erklärt, ist in dritter Lesung ohne weitere Debatte einstimmig vom Reichstage angenommen. Die gleichzeitig vorliegenden dasselbe Ziel verfolgenden Petitionen wurden der Regierung theils zur Berücksichtigung, theils als Material überwiesen.

Es ist nun wohl mit Sicherheit zu erwarten, dass der Bundesrath dem Gesetzentwurfe zustimmt und dieser demnächst Gesetz wird. Eine Quelle fortgesetzter Beunruhigung sowohl für das Betriebspersonal der Eisenbahnen und der Strassenbahnen, als auch für alle Lenker von Fuhrwerken irgend welcher Art, welche mit den Strassenbahnen zusammengerathen konnten, wird dann endlich beseitigt sein, da nun leichtere oder doch nur von leichten Folgen begleitete Versehen der oben bezeichneten Art nicht mehr unerbittlich die Gefängnissstrafe nach sich ziehen werden.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Oktober dieses Jahres sind auf den deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich der bayerischen — 13 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 27 Entgleisungen in Stationen (davon 9 bei Personenzügen), 2 Zusammenstösse auf freier Bahn (bei Güter- und Rangirzügen), 31 Zusammenstösse in Stationen (davon 3 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 2 Bahnbedienstete getödtet, 14 Reisende, 23 Bahnbedienstete und 1 fremde Person verletzt.

— **Verwendung der Kurzschrift bei den preussischen Staatsbahnen.** Nachdem schon durch frühere Erlasse den Eisenbahndirektionen die Förderung der Erlernung und des Gebrauchs einer bewährten Kurzschrift empfohlen war, ist auch in der Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Eisenbahnbeamten die Fertigkeit im Gebrauch einer solchen Kurzschrift für die Anwärter des Büro- und des Kanzleidienstes als erwünscht bezeichnet worden. Diese Anregungen haben zu dem erfreulichen Ergebniss geführt, dass in vielen Direktionsbezirken die Kurzschrift entweder in die Lehrpläne der Eisenbahnschulen aufgenommen worden ist, oder in besonderen Kursen gelehrt wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nunmehr die Eisenbahndirektionen veranlasst, sich darüber zu äussern, in welchem Umfange im Eisenbahnbürodienst von der Kurzschrift Gebrauch gemacht wird und ob daraus Vortheile in dienstlicher Beziehung erkennbar sind.

— **Berliner elektrische Hochbahn.** In der Angelegenheit der Städte Schöneberg und Charlottenburg wegen Ueberleitung der Hochbahn auf ihrem Gebiete in eine Untergrundbahn hat jetzt der Minister der öffentlichen Arbeiten auf die Immediateingabe, welche im Juni d. J. von den Bewohnern des Nollendorfplatzviertels an den Kaiser gerichtet worden war, den Bescheid ertheilt, dass durch Allerhöchsten Erlass vom 4. d. Mts. die Ueberleitung der Hochbahn in eine Unterpflasterbahn auf dem Nollendorfplatz und in der Kleiststrasse bis zur Eisenacherstrasse sowie die Fortführung der Unterpflasterbahn unter der Kleiststrasse, dem Wittenbergplatz, der Tauenzienstrasse, dem Auguste-Viktoriaplatz und der Hardenbergstrasse genehmigt worden sei. Der Minister stellt daher den Interessenten jetzt anheim, ihre Einwendungen gegen die Ueberleitung der Hochbahn auf dem Nollendorfplatz in dem durch das Kleinbahngesetz vorgeschriebenen Auslegungsverfahren geltend zu machen. Die Auslegung der Pläne für das neue Hochbahnprojekt wird jetzt in den nächsten Tagen seitens des Berliner Polizeipräsidiums erfolgen.

— Infolge des mit starkem Schneefall verbundenen scharfen Frostwetters, welches am Montag den 11. d. Mts. die deutsche Reichshauptstadt überraschte und noch andauert, **traten Stockungen im Berliner Strassenbahnverkehr** ein, wie sie in solchem Umfange wohl in Berlin noch nicht dagewesen sind. Gekennzeichnet sind sie diesmal namentlich durch das Versagen des Akkumulatorenbetriebes der elektrisch betriebenen Strassenbahnstrecken. Der „Berliner Lokal-Anzeiger" schreibt hierüber folgendes:

„Die Schuld an den Verkehrsstörungen trifft nach Mittheilungen der Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn ausschliesslich die Akkumulatoren. Während der oberirdische Betrieb tadellos fungirte, haben die Akkumulatoren fast vollständig versagt. In den schneereichen Aussenbezirken hat der Oberleitungsbetrieb nicht einen Augenblick gestockt, während die innere Stadt, wo sich die Sammelwagen häuften, das Bild eines Chaos bot. Man wird sich erinnern, dass der Akkumulatorenbetrieb erst nach langen Kämpfen in Berlin eingeführt wurde; maassgebend war die Erwägung, dass die Hauptstrassen nicht durch die unästhetisch wirkenden Drähte verunstaltet werden sollen. Aber die Bedürfnisse des Tages gehen der Augenweide voran. So wird voraussichtlich der gestrige Tag zunächst in den Bezirksvereinen, dann in der Stadtverordnetenversammlung Veranlassung zu einem Sturmlauf gegen die Akkumulatoren geben. Dass die Technik inzwischen rettend eingreifen wird erscheint ausgeschlossen; in der letzten Zeit sind ihre Verbesserungen auf diesem Gebiete nur unerheblich gewesen. Voraussichtlich wird der Antrag gestellt werden, die mit Akkumulatoren vorschriftsmässig zu befahrenden Strecken zu verkleinern. Das Beispiel von Rom, Frankfurt a. M., Nürnberg, die nacheinander das Akkumulatorensystem abgeschafft haben, wird hierbei mitsprechen. Wie es heisst, ist bei der Verkehrsdeputation, welche in derartigen Fragen die erste Instanz ist, bereits ein Umschwung der Stimmung zu Ungunsten des Sammelbetriebes eingetreten. Die Strassenbahngesellschaft selbst würde sich nach den letzten Erfahrungen ohne weiteres zu einer Einschränkung des Sammelbetriebes bereit erklären, denn der gestrige Tag hat ihr nicht nur einen sehr bedeutenden Ausfall an Fahrgeldern gebracht, sondern auch einen ganz erheblichen Materialschaden verursacht. Viele Wagen sind schwer beschädigt worden und müssen einer kostspieligen Reparatur unterworfen werden. Eine Extrarechnung wird der Strassenbahn ausserdem von den Elektrizitätswerken wegen eines kolossalen Stromverbrauchs aufgemacht werden.

Trotzdem aber die Centralen mit allen Hilfs- und Reservemaschinen arbeiteten und das höchste Maximum an Energie in die Strassenbahnleitungen schickten, waren zahlreiche Akkumulatorenwagen nicht imstande, auf ihren Oberleitungsstrecken so viele Energiemengen in ihre Batterien zu erhalten, wie sie für die ganzen leitungsfreien Strecken bedurften. So reichte die in den Akkumulatoren auf den leitungsfreien Strecken vorhandene eigene Energie nicht aus, um die kolossalen, über 300 Centner schweren Wagen in den Gleisen bis zu den Oberleitungsendstrecken vorwärts zu treiben. Schliesslich trat ein, was die Techniker der Strassenbahn immer befürchtet haben: Der vollständige Streik des Akkumulatorenbetriebes."

Wir fügen hinzu, dass auch der Pferdebahn- und Omnibusbetrieb mit grossen Schwierigkeiten kämpfte; die Pferdebahnen litten theils unter den Sperrungen der Gleise durch die Akkumulatorwagen, theils durch die auch durch Vorspann nicht zu ersetzende Erschwerung des Fortkommens; die Omnibusse wurden der Schwierigkeiten noch am besten Herr. Voll besetzt, auch auf dem luftigen Dach bei Schneetreiben und 10 ° Kälte, kamen sie langsam, aber sicher vorwärts.

Glänzend bewährt haben sich auch die freilich nur etwa 2 km langen Strassenbahnstrecken der Firma Siemens & Halske mit unterirdischer Stromzuführung (Behrenstrasse und Kanonierstrassen-Ecke bis Kammergericht in der Lindenstrasse). Während gerade für diese Art des Betriebes die Besorgniss einer Verstopfung des zur unterirdischen Rille führenden Schlitzes durch

Schnee bestand, ist hier ein Versagen der Stromzuführung nirgends eingetreten. Von der Firma Siemens & Halske wird hierzu der „Voss. Ztg.“ geschrieben:

„Unter Bezug auf den Bericht, den verschiedene Tagesblätter über die Störungen des Strassenbahnverkehrs durch den plötzlich eingetretenen Schneefall gebracht haben, gestatten wir uns, Sie ergebenst darauf aufmerksam zu machen, dass auf den von uns erbauten und betriebenen elektrischen Strassenbahnlinien Behrenstrasse-Treptow und Mittelstrasse-Pankow Betriebsstörungen anlässlich des Schneefalls nicht eingetreten sind, und dass besonders die mit unterirdischer Stromzuleitung ausgerüstete Strecke von der Behrenstrasse bis zur Hollmannstrasse sich auch dieses Mal wieder, gerade wie in allen anderen Fällen, so namentlich auch bei den grossen Schneefällen im Winter 1896/97, in Bezug auf ihre Betriebssicherheit vollständig bewährt hat.“

Während es nach den Erfahrungen dieser Schneetage den Anschein hat, dass der Akkumulatorenbetrieb hauptsächlich die Schuld an dem Versagen der Verkehrseinrichtungen hat, wird der „B. B.-Ztg.“ aus Hannover und Dresden berichtet, dass dort in diesen Tagen, trotz der noch ungünstigeren Witterungsverhältnisse — starker Frost bei viel grösseren Schneefällen als in Berlin — der elektrische Strassenbahnbetrieb tadellos funktionirt hat und nicht die geringsten Verkehrsstörungen zu verzeichnen waren. Nicht einen Augenblick hat in beiden Städten der Verkehr auf den elektrischen Strassenbahnen versagt und hat auch auf den Strecken, die nur mit Akkumulatoren gefahren werden, vollkommen störungsfrei gearbeitet.

Die „B. B.-Ztg.“ meint hierzu:

„Es verdient dieser letztere Umstand um so mehr Erwähnung, als die Schuld an den Verkehrsstörungen bei den Berliner Strassenbahnen ganz allgemein den Akkumulatoren in die Schuhe geschoben wird und das nicht allein seitens des grossen Publikums, sondern gerade auch von kompetentester Seite, nämlich den Technikern der Strassenbahngesellschaften. Die Thatsache, dass in diesen Tagen in Hannover und Dresden die Akkumulatorenwagen vollkommen einwandsfrei gearbeitet haben — die automobil zurückgelegten Strecken sind dort mindestens ebenso lang wie in Berlin — spricht zur Genüge dafür, dass ebenfalls die Schuld an den üblen Erfahrungen, die man in Berlin hat machen müssen, nicht die Akkumulatorwagen als solche trifft. — Wenn in anderen Städten seit Jahren ohne Anstand der Akkumulatorenbetrieb durchgeführt ist, sollte man doch auch für Berlin einen solchen für möglich halten.“

— Der Strasseneisenbahngesellschaft zu Braunschweig ist die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für eine **elektrische Bahn von Harzburg nach dem Burgberge und Molkenhause** ertheilt worden. Die geplante Bahn soll im „Kalten Thale“ am Gatter beginnen und entweder unter dem Burgberggemäuer selbst endigen oder sie wird vom „Kalten Thale“ aus nach der Einsattelung zwischen Sachsen- und Burgberg geführt werden. Jedenfalls wird hiernach eine Linie gewählt, die jede Besorgniss wegen Störung des landschaftlichen Bildes durch die gerade Linie der Bahn ausschliesst. Die Bahn wird voraussichtlich Drahtseilbetrieb und in der Mitte eine Weiche erhalten. Die Fahrzeit wird etwa 6 Minuten betragen; an Renn- und anderen Tagen soll alle 3 Minuten ein Wagen mit Anhängewagen laufen. Die Betriebskraft soll durch einen Motor geliefert werden, der von dem Strome des Harzburger Licht- und Strassenbahnbetriebes Energie erhält. Für spätere Zeit wird noch eine Anschlussbahn geplant, die vom Burgbergsattel über den dreieckigen Pfahl nach dem Brocken und Braunlage führt. Gleichzeitig nimmt die Strassenbahn auch die Vorarbeiten für eine elektrische Bahn von Harzburg nach Oker vor.

— **Eisenbahnunfälle.** Auf Bahnhof Bamberg entgleisten am 13. d. Mts. infolge Radbruches drei Wagen des Güterzuges Nr. 249. Der Packmeister wurde schwer verletzt, der Zugführer getödtet. Am selben Tage fuhr in Bruck bei Erlangen der Zug Nr. 1703 dem Lokalzug Nr. 3154 in die Flanke. Vier Wagen wurden zertrümmert, Personen nicht verletzt.

— **Bayerisches Eisenbahnreisealbum.** Ein neues, litterarisch eigenartiges Unternehmen tritt mit der nächsten Reisezeit ins Leben. Die Generaldirektion der bayer. Staatseisenbahnen hat nämlich mit der Verlagsbuchhandlung Steiner in München kürzlich einen Vertrag abgeschlossen, wonach derselben die Berechtigung ertheilt wurde, in den Abtheilungen der von der bayer. Eisenbahnverwaltung beigestellten direkten Kurswagen und der übrigen in den Schnellzügen laufenden bayer. Personenwagen gebundene Reisealbums oder Reklamewerke zur Lektüre für die Reisenden ständig aufzulegen, und zwar unter folgenden Bedingungen: Die aufzulegenden Bücher bezw. Albums müssen von gefälliger Ausstattung mit zahlreichen guten Bildern versehen und geeignet sein, eine angenehme, anregende Unterhaltung zu bieten, sie dürfen ausserdem auch Privatbekanntmachungen und Geschäftsanzeigen enthalten. Stark abgenutzte und beschmutzte oder zerrissene Exemplare müssen baldigst durch neue ersetzt werden. Die Eisenbahnverwaltung übernimmt keinerlei Haftung für etwaige Beschädigungen oder Verluste der Bücher, und aus Aenderungen in der Wagenbeistellung sowie der Zugbildung erwachsen dem Unternehmer keinerlei Entschädigungsansprüche an die Staatseisenbahnverwaltung. Dieses Eisenbahnreisealbum wird in einem stattlichen Bande in klaren Umrissen zunächst die geschichtliche Entwicklung Bayerns bringen; hieran schliessen sich interessante Städtebilder mit kurzem historischen Rückblick und dem Hinweis auf Interessantes und Eigenthümliches, das in Reisehandbücher übergangen ist. Besonders soll das moderne Kulturleben berücksichtigt werden, so dass das Buch eine werthvolle Ergänzung der Reisehandbücher bildet. Zahlreiche gute Illustrationen unterstützen den von trockener Aufzählung freien Text. Ein breiter Raum wird den Bekanntmachungen aller Art eingeräumt und damit sind wieder wichtige Fingerzeige für gewerbliche und sonstige Interessenten gegeben. Auf die Schilderung Münchens, als Mittelpunkt des süddeutschen Fremdenverkehrs, ist selbstverständlich im weitesten Sinne Bedacht genommen.

— Für die künftige **Anlage eines neuen Güter- und Verschubbahnhofes in Ulm** hat die württembergische Eisenbahnverwaltung in letzter Zeit umfangreiche Geländeerwerbungen zwischen Ulm und Söflingen vorgenommen. Da die innere Umwallung der Festung aufgehoben werden soll, hat die Eisenbahnverwaltung den Theil der Umwallungsfläche, der zwischen dem bisherigen und dem dazu tretenden künftigen Bahnhofgebiet liegt, und der für die Bahnhofneubauten vorzüglich geeignet ist, in Grösse von etwa 7 ha für rund 600 000 ℳ. von dem Reich erworben. Den übrigen Theil des zur Ueberbauung freigegebenen Festungsgeländes hat die Stadtgemeinde Ulm für rund 3 900 000 ℳ. angekauft.

— Der **Speisewagen**, der bisher in dem Tagesschnellzug ab Stuttgart 9.45 Vorm. und an Stuttgart 9.22 Nachm. auf der Strecke **Stuttgart-Ritschenhausen** lief, wird seit 15. d. Mts. zwischen Stuttgart und Berlin durchgeführt.

— **Warnung vor dem Eintritt in den „Verband der Eisenbahner Deutschlands“.** Die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen hat am 11. d. Mts. den nachfolgenden Erlass im Amtsblatt und durch Anschlag in den sämmtlichen Dienstlokalen veröffentlicht:

„In neuerer Zeit wird theils in sozialdemokratischen Blättern, theils in öffentlichen Versammlungen wiederholt der Versuch gemacht, die Beamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung zum Eintritt in den ‚Verband der Eisenbahner Deutschlands‘ zu veranlassen. Das Streben dieses Verbandes und seines Organs, des ‚Weckruf der Eisenbahner‘, ist lediglich darauf gerichtet, Unzufriedenheit bei den Angestellten der Eisenbahnverwaltung zu erregen und das gute Einvernehmen zwischen der Verwaltung und ihren Bediensteten zu stören.

Im eigenen Interesse des Personals wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Betheiligung an dem Verbande der Eisenbahner Deutschlands oder an ähnlichen, sozialdemokratischen Tendenzen huldigenden Vereinen und die Unterstützung derartiger Bestrebungen mit der Beschäftigung bei der Staatseisenbahnverwaltung nicht vereinbar ist und daher die Entfernung aus dem Staatseisenbahndienste im Kündigungswege zur Folge hat.“

Direkte Veranlassung hierzu haben die Versuche von sozialdemokratischer Seite gegeben, in öffentlichen Versammlungen in Dresden die Eisenbahnarbeiter aufzuhetzen. Jedenfalls wird man es auch an der nöthigen Energie nicht fehlen lassen, wenn sich zeigen sollte, dass sich Einzelne an solchen sozialdemokratischen Bestrebungen irgendwie betheiligen sollten.

— **Der Königsberger Eisenbahngesangverein**, welcher am 17. Oktober d. J. nach dem Muster des Casseler Eisenbahnvereins gestiftet wurde, und neben den von ihm besonders gepflegten Männergesange auch die allgemeinen Ziele der Eisenbahnvereine, insbesondere kameradschaftliche Vereinigung aller Beamtenklassen nicht vernachlässigt, hatte am 9. d. Mts. seine Mitglieder und deren Angehörigen zu einem gemeinsamen Familienfeste in die schön ausgestatteten Räume des grossen Konzerthauses Julchenthal (Mittelhufen) eingeladen. Der Verein, welcher jetzt fast 800 Mitglieder (darunter 65 Sänger) umfasst und sich aus allen Klassen der Beamtenschaft und der Hilfsbediensteten zusammensetzt, hatte unter Leitung seines Vorsitzenden, des Ober- und Geheimen Regierungsraths Schulze-Nickel, alles aufgeboten, um den Festtheilnehmern — es waren etwa 1400 Personen angesagt — einen genussreichen Abend zu bieten. Der

junge Sängerchor leistete unter der gediegenen Führung des Musikdirigenten, Konservatoriumsdirektor Emil Kühns, in seinen sechs Chorvorträgen in anbetracht der sehr kurzen Zeit der Schulung geradezu erstaunliches und hatte sich des lebhaftesten Beifalls der Zuhörer, welche mit ungetheilter Aufmerksamkeit diesen Vorträgen sowie den Einzel-Vorträgen einiger Mitglieder folgten, zu erfreuen. Der Abend wurde durch einen von einer Dame schwungvoll gesprochenen, von Fräulein E. Simson gedichteten Prolog, welcher die Ziele des Vereins in sinnvoller und poetischer Weise darlegte, eröffnet. Im Laufe des Abends wurde ein Telegramm an den Minister der öffentlichen Arbeiten entsendet, welches der Freude darüber Ausdruck gab, dass der Verein sich des Wohlwollens und der Fürsorge seines hohen Chefs versichert halten dürfe. Den musikalischen Vorträgen folgten Vorführungen von trefflich ausgeführten Bildern mittelst Kinematograph, welche dem Leben auf der Eisenbahn, dem Heeresdienst usw. entnommen waren. Bei Vorführung eines wohlgelungenen Bildes Ihrer Majestät der Kaiserin und Königin und der königlichen Prinzen brach allgemeiner Jubel aus. Schliesslich trat der Tanz in seine Rechte, welcher die Festgenossen bis in die frühen Morgenstunden in ungetrübter Stimmung zusammenhielt.

Der Verein beabsichtigt zur Feier des Kaisersgeburtstages ein zweites Fest in diesem Winter zu veranstalten, während für den Sommer ein Familienausflug geplant ist.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Gerhard Müller, bisher in Kattowitz, ist an die königliche Eisenbahndirektion in Köln versetzt.

---

## Oesterreich-Ungarn.

— **Die 5 % Prioritäten der Südbahn.** Das Komitee zur Wahrung der Interessen der Aktionäre der Südbahn versendet ein Rundschreiben, in welchem es sich gegen die unlängst gefällte Entscheidung des Wiener Bezirksgerichts in Handelssachen wendet, wonach die Feststellungsklage der Aktionäre auf Silberzahlung der 5 % Prioritäten zurückgewiesen wurde. Es wird bemerkt, dass die Südbahn entweder ungerechtfertigterweise die Obligationen in Gold zahle oder mit Unrecht die Silberzahlung der Regierung annehme. Die Generalversammlung, welcher nach der richterlichen Entscheidung das Recht der Einmischung in dieser Frage zukommt, sei insolange nicht als der Ausdruck des Willens der Mehrzahl der Aktionäre anzusehen, als nicht die vom Komitee angestrebte Aenderung der Bestimmungen der Satzungen über das Stimmrecht eingetreten sei. Das Komitee wolle durch maassgebende Instanzen festgestellt wissen, welche Lasten die Aktionäre mit Recht tragen müssen und welche ihnen mit Unrecht auferlegt seien. Demnächst werde ein Beschluss gefasst werden, ob sich die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung als nothwendig erweise.

— **Verwendung von Freimarken zur Abfertigung von Stückgut.** Vor kurzem hielten sich Vertreter der französischen Staatsbahnen in Wien auf, um sich über den Vorgang bei Abfertigung von Eilgutstückgütern mit Freimarken bei den österreichischen Staatsbahnen zu unterrichten. Wie verlautet, hat auch die Direktion der ungarischen Staatsbahnen die Anwendung von Marken zur Erlegung der Frachtgebühren für einzelne Stückgüter in grösserem Maassstabe in Aussicht genommen. Bei den österreichischen Staatsbahnen ist bekanntlich vorerst nur eine Marke im Betrage von 50 Hellern aufgelegt, welche zur Erlegung der Frachtgebühren für einzelne Stücke ermässigten Eilgutes im Gewicht bis zu 10 kg auf Entfernungen bis zu 330 km oder solcher Stücke im Gewicht bis zu 20 kg auf Entfernungen bis 160 km verwendet werden kann.

— Die Gürtel- und die Vorortelinie der **Wiener Stadtbahn** sind mit Rücksicht auf die dichte Zugfolge für das Fahren in Raumentfernung eingerichtet, wobei ein besonderes System von **Blockapparaten** in Verwendung kam. Im allgemeinen sind die Blockabschnitte in die Haltestellen verlegt und die Mastsignale grundsätzlich am Ende derselben angeordnet. Für Signale, welche nicht auf die vorgeschriebene Entfernung sichtbar sind, wurden Vorsignale angebracht, welche dem Lokomotivführer die jeweilige Stellung des betreffenden Signals anzeigen.

Mit Rücksicht auf die Länge der sich ergebenden Blockabschnitte mussten auf der Gürtellinie in einzelnen Strecken Untertheilungssignale angebracht werden. Die Länge der einzelnen Blockabschnitte auf der Gürtellinie bewegt sich zwischen 1200 und 600 m.

Auf der Wienthallinie wurde durch vorgenommene Probefahrten festgestellt, dass eine Zugfolge von 3 Minuten bei einer Länge der Blockabschnitte von mehr als 800 m nicht möglich ist. Die Anwendung von Untertheilungssignalen war sonach mit Rücksicht auf die Entfernung einzelner Haltestellen ganz unvermeidlich.

Die zur Anwendung gelangenden Tunnelsignale wurden möglichst so angebracht, dass dieselben etwa 80 m von der Tunnelmündung entfernt sind, bei welchem Standpunkte sie noch den Einwirkungen des Tageslichtes entzogen bleiben und deren Sichtbarkeit nicht leidet.

Die Stellung der Mast- und Vorsignale erfolgt mechanisch, die Tunnelsignale werden elektrisch für den jeweiligen Signalbegriff, roth, grün oder weiss beleuchtet. Durch Anwendung isolirter Schienen wird die vorzeitige Stellung der Mastsignale auf „Verbot der Fahrt“ und dadurch die Einfahrt eines Folgezuges in die besetzte Blockstrecke verhindert.

Mit Rücksicht auf die Dichte des Zugverkehres wurde die Eintheilung der Blockapparate derart getroffen, dass kein Blockwächter mehr als zwei Mast- und allenfalls noch ein Vorsignal bedient. Bei den derart eingerichteten Blockposten sind sogenannte dreitheilige Blockapparate in Anwendung, bei welchen für das Signal jeder Fahrtrichtung drei Blockfelder angeordnet sind. Die drei Felder einer Fahrtrichtung enthalten: einen Signalblock zur Verschliessung des mittelst Blockwinde zu stellenden Signals, eine Auslösevorrichtung, welche das Verschliessen des auf „Verbot der Fahrt“ gestellten Signals so lange verhindert, bis der Zug den entsprechend angeordneten Schienenkontakt überfahren hat und den Vormeldeblock, welcher dazu dient, dem Wächter anzuzeigen, wann der Zug den in der Fahrtrichtung rückwärts gelegenen Blockposten passirt hat, also in die zugehörige Blockstrecke eingefahren ist und gleichzeitig damit das Verschliessen des vom Blockwerke aus gezogenen Signals so lange verhindert, als der in der Fahrtrichtung zurückgelegene Blockposten sein Signal nicht vollständig verschlossen hat. Dieses System der Blockapparate hat gegen das bisher angewendete den Vortheil der erhöhten Sicherheit, weil die Einfahrt in die besetzte Blockstrecke unmöglich gemacht wird.

— **Entscheidung, betreffend Erstattung von Frachtunterschieden an dritte Personen.** Ein galizisches Bezirksgericht hat in einem Prozessfalle die Entscheidung getroffen, dass die Eisenbahn nicht berechtigt sei, die Erstattung eines Frachtunterschiedes an einen Cessionar von einer gerichtlichen oder notariellen Beglaubigung der Unterschrift auf der Cession abhängig zu machen. Begründet wird die Entscheidung damit, dass nach § 73 des Betriebsreglements derjenige zur Reklamation berechtigt ist, dem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht oder welcher eine rechtsgültige Cession beibringt. Die Vorlage einer beglaubigten Cession schreibt das Betriebsreglement nicht vor und kann daher eine solche nicht gefordert werden.

— **Die angebliche Ausschliessung eines ungarischen Unternehmers seitens des österreichischen Eisenbahnministeriums.** Der ungarische Handelsminister beantwortete im Abgeordnetenhause eine Anfrage über die angebliche Zurückweisung ungarischer Industrieller durch die österreichische Regierung bei Vergebung von Lieferungen. Der Fall, welcher der Anfrage zu Grunde lag, betraf den Bau der Eisenbahn von Ragusa nach Roskokic. Nach dem Inhalte der Anfrage hat der österreichische Eisenbahnminister angeblich den Vertragsschluss über das bereits früher angenommene und als das vortheilhafteste befundene Angebot eines ungarischen Grossindustriellen blos deshalb vereitelt, weil dieser nach Annahme des Angebots im Vertrauen auf die Ungarn gesetzlich zugesicherte Gegenseitigkeit erklärt hatte, dass sich sein Hauptunternehmen in Budapest befinde. Der ungarische Handelsminister stellte in der Beantwortung der Anfrage fest, dass der behandelte Vorfall sich überhaupt nicht ereignet habe.

— **Bezeichnung des Reisegepäcks und der Stückgüter.** Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat neuerlich Anlass genommen, den Reisenden im eigenen Interesse sowie behufs Ermöglichung einer rascheren und pünktlicheren Abwickelung des Transportdienstes zu empfehlen, auf den aufzugebenden Gepäckstücken die Bestimmungsstation und auf anderen Stückgütern noch überdies die Adresse (Namen, Stand und Wohnort des Empfängers) in entsprechender Weise ersichtlich zu machen. Dies kann am zweckmässigsten auf dem Gut selbst, auf dessen Umhüllung oder auf einem auf diese in seiner ganzen Fläche geklebten Zettel geschehen. Sollte dies nicht möglich sein, so empfiehlt die Direktion, die Angaben auf ein mit dem Gut dauerhaft verbundenes Täfelchen aus Holz, Leder oder Pappe zu schreiben.

— **Personalnachrichten.** Dem Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn von Rath wurde der Hofrathstitel verliehen.

Aus diesem Anlasse wurde derselbe von dem ihm unterstehenden Beamtenkörper beglückwünscht. Hierbei würdigte der Sprecher der Beamtenschaft in längerer Ansprache insbesondere jene Verdienste des Generaldirektors, die dieser sich um die Förderung der Interessen der Beamten, um die Besserung ihrer Lage und die Hebung ihres materiellen und moralischen Wohles erworben hat. Unter lebhaftem Beifall der Anwesenden dankte Generaldirektor von Rath für die ihm von den Beamten bekundete Anhänglichkeit und gab ihnen die Versicherung, dass er auch in Zukunft alles in seiner Macht Stehende für sie thun werde

Der Kaiser hat in Anerkennung besonders eifriger und erfolgreicher Dienstleistung bei Behebung der durch die letzte Hochwassergefahr im September d. J. verursachten Schäden und Störungen im Eisenbahnbetriebe verliehen:

das Ritterkreuz des Franz Josefordens den Oberinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Tischler und Fritsch;

den Titel eines kaiserlichen Rathes den Inspektoren der österreichischen Staatsbahnen Krämling und Kern;

das goldene Verdienstkreuz mit der Krone den Bauoberkommissären der österreichischen Staatsbahnen Moldan und Eckl, ferner dem Inspektor der österreichischen Nordwestbahn Würzl;

das goldene Verdienstkreuz dem Baukommissär der österreichischen Staatsbahnen Bauer;

das silberne Verdienstkreuz mit der Krone den Bahnmeistern der österreichischen Staatsbahnen Haudeck, Mundsperger, Praxl und Speer sowie dem Bahnmeister der österreichischen Nordwestbahn Neuer.

## Vereinsausland.

— **Verlängerung der Gültigkeit der Rückfahrkarten und der Zonenzeitkarten.** Endlich hat man sich auch in Italien dazu entschlossen, einem längstgefühlten Verkehrsbedürfnisse Rechnung zu tragen und es wurde wenigstens in den jüngst stattgehabten Verhandlungen zwischen der Regierung und den Bahnen festgesetzt, den Rückfahrkarten eine der Länge des Reiseweges entsprechende Gültigkeitsdauer beizumessen. Diese wurde für Entfernungen von 100 zu 100 km geregelt, sodass die Karten bis 100 km einen Tag, bis 200 zwei Tage usw. gültig sind.

Ueberdies werden die sogenannten Zonenzeitkarten, welche grossen Anklang gefunden haben, und die nur mit einer Gültigkeit von 15 und 30 Tagen ausgegeben werden, auch für eine Gültigkeitsdauer von 3, 6, 9 und 12 Monaten gegen geringen Preisaufschlag eingerichtet werden.

— Am 10. d. Mts. hat sich ein schwerer **Unfall** auf der Linie Genua-Ventimiglia (italienische Mittelmeerbahn) ereignet. Die Eilzüge 41 und 42 sind **in einem Tunnel zwischen Bergeggi und Spotorno** um 10 Uhr früh auf einander gerannt. Der von Ventimiglia kommende Zug 42 soll für gewöhnlich in Spotorno mit dem Zug 41 kreuzen. Da letzterer Zug am besagten Tage eine bedeutendere Verspätung hatte, liess, so wenigstens wird berichtet, der Bahnhofsvorstand von Spotorno den Zug 42 abfahren, ohne vorerst die nächste Station Vado verständigt zu haben, von der dem Zug 41 inzwischen bereits freie Fahrt gegeben war. Die zwischen Vado und Spotorno gelegene kleine Haltestelle Bergeggi hat keinen Telegraph, da ihr Dienst nur auf wenige Personenzüge beschränkt ist. Der Zusammenstoss war also unvermeidlich geworden. Die Maschinenführer beider Züge, als sie, begreiflicherweise leider zu spät, um den Zusammenstoss zu verhindern, die Gefahr bemerkten, thaten kaltblütig alles, was in ihren Kräften stand, das Unheil abzuschwächen. Und es gelang ihnen zum Theil auch. Die beiden wackeren Bediensteten blieben auf ihren Plätzen, um ihrer Pflicht gerecht zu werden. Einer soll, den letzten Nachrichten zufolge, getödtet, der andere sehr schwer verletzt worden sein.

Wie bereits oben bemerkt, stiessen die beiden Züge im Tunnel von Bergeggi, welcher einiges Licht durch einige seitliche Bögen empfängt, zusammen. Die Folgen waren, wie man sich denken kann, sehr schwere. Die Lokomotiven und Tender wurden vollständig zertrümmert; der schwere Speisewagen des Zuges 42, welcher auch in Trümmer ging, schwächte den Stoss auf die stark besetzten Personenwagen, welche ebenfalls schwer beschädigt wurden, etwas ab. Die allgemeine Verwirrung wurde durch die Finsterniss, den Rauch und den Raummangel aufs höchste gesteigert. Vier Personen — lauter Bahnbedienstete — waren sofort todt, sechs — darunter drei Bahnangestellte — wurden sehr schwer und zwanzig mehr oder weniger leicht verletzt.

Die Linie ist auf zwei bis drei Tage unterbrochen; der Personenverkehr wird durch Umsteigen an der Unfallstelle ermöglicht.

— Der Verwaltungsrath der **italienischen Mittelmeerbahn** hat beschlossen, auch für dies Jahr eine Million Lire zu **Gehaltsaufbesserungen** des Personals und zu **ausserordentlichen Belohnungen** aufzuwenden.

— Es haben die Arbeiten für den Bau einer elektrisch betriebenen **Drahtseilbahn von Stresa am Lago Maggiore auf den Motterone** begonnen. Es ist dies ein sehr besuchter Aussichtspunkt der südlichen Voralpen, von welchem aus man den ganzen Landstrich mit den herrlichen italienischen Seen und die reiche lombardische Ebene von den schweizerischen Bergriesen bis zu den Apenninen übersieht.

— Wie versichert wird, soll, sobald die **Fernsprechverbindungen** Zürich-Lugano und Lugano-Mailand hergestellt sind, auch eine solche **Rom-Berlin** über Mailand ins Leben gerufen werden.

— In welchem Grade der **Personenverkehr auf den finnischen Staatsbahnen** zunahm, nachdem der neue ermässigte Personentarif am 1. Mai 1897 in Kraft getreten war, geht aus nachstehender Zusammenstellung der Zahl der Reisenden der I., II. und III. Klasse und der aus ihrer Beförderung herfliessenden Einnahmen in den Zeiträumen vom Mai 1896 bis April 1897, vom Mai 1897 bis April 1898 und vom Mai 1898 bis April 1899 hervor.

| | Zahl der Reisenden | Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897 % | Einnahme finnische Mark | Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897 % |
|---|---|---|---|---|
| Mai 1896 bis April 1897 . | 3 528 865 | — | 6 702 693 | — |
| Mai 1897 bis April 1898 . | 4 524 203 | 28,3 | 7 569 330 | 12,9 |
| Mai 1898 bis April 1899 . | 5 770 035 | 63,5 | 8 983 130 | 34,0 |

Es betrug:

| | die Zahl der Reisenden | die Einnahme finnische Mark |
|---|---|---|
| im Mai 1899 . . . . | 720 492 | 908 764 |
| „ Juni 1899 . . . . | 841 379 | 1 175 441 |
| „ Juli 1899 . . . . | 792 969 | 1 078 257 |
| „ August 1899 . . . | 733 038 | 1 082 645 |

Drei Jahre nach Einführung des neuen Personentarifes hatte die Zahl der Reisenden in den vier Monaten vom Mai bis August 1899 im Vergleich zu denselben Monaten im Jahre 1896 um durchschnittlich 65,5 %, die Einnahme um durchschnittlich 43,5 % zugenommen. Die Betriebslänge der Bahnen war in derselben Zeit von 2 390 km auf 2 516 km, also nur um 5 % gestiegen.

Von sämmtlichen Reisenden entfielen:

| | auf die I. Klasse % | auf die II. Klasse % | auf die III. Klasse % | auf die III. Klasse mit Güterzug % |
|---|---|---|---|---|
| Mai 1896 bis April 1897 . | 0,6 | 11,0 | 73,9 | 14,5 |
| Mai 1897 bis April 1898 . | 0,7 | 10,9 | 81,7 | 6,7 |
| Mai 1898 bis April 1899 . | 0,6 | 13,2 | 83,6 | 2,6 |

Die Einnahme belief sich auf:

| | I. Klasse % | II. Klasse % | III. Klasse % | III. Klasse mit Güterzug % |
|---|---|---|---|---|
| Mai 1896 bis April 1897 . | 2,3 | 27,1 | 61,2 | 9,4 |
| Mai 1897 bis April 1898 . | 2,3 | 27,7 | 66,5 | 3,5 |
| Mai 1898 bis April 1899 . | 2,1 | 28,5 | 68,0 | 1,4 |

In denselben Zeiträumen entwickelte sich der Personenverkehr auf den **schwedischen Staatsbahnen** folgendermaassen:

| | Zahl der Reisenden | Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897 | Einnahme | Zunahme gegen Mai 1896 bis April 1897 |
|---|---|---|---|---|
| | | % | Kronen | % |
| Mai 1896 bis April 1897 | 7 784 919 | — | 10 100 096 | — |
| Mai 1897 bis April 1898 | 8 623 735 | 10,8 | 12 493 321 | 23,7 |
| Mai 1898 bis April 1899 | 9 354 179 | 20,2 | 12 286 471 | 21,6 |

Die durchschnittliche Betriebslänge der Bahnen betrug im Mai 1896 3 639 km und im Mai 1899 3 665 km.

Es betrug:

| | die Zahl der Reisenden | die Einnahme Kronen |
|---|---|---|
| im Mai 1899 | 879 664 | 1 107 066 |
| „ Juni 1899 | 1 108 709 | 1 493 463 |
| „ Juli 1899 | 1 047 287 | 1 406 576 |
| „ August 1899 | 995 562 | 1 430 515 |

Im Vergleich zu denselben Monaten im Jahre 1896 hatte der Verkehr in den vier Monaten Mai bis August 1899 um durchschnittlich 28,9 %, die Einnahme um 34,4 % zugenommen. Die durchschnittliche Betriebslänge war im Mai 1899 um 0,7 % grösser als im Mai 1896. („Jernbanebladet.")

Anm. d. Schriftl. Der finnische Personentarif ist ein Tarif mit fallenden Sätzen und ebenso wie der der schwedischen Staatsbahnen besonders auf grössere Entfernungen sehr billig. Die kilometrischen Einheitssätze sind in I. Klasse Personenzug 9 Penni, II. Klasse Personenzug 5,4 Penni, III. Klasse Personenzug 3,6 Penni, III. Klasse Güterzug 3 Penni (1 M. finnisch = 100 Penni = 80 ₰). Auf Entfernungen von 50 km tritt eine Ermässigung ein. So kostet z. B. eine einfache Fahrkarte auf 50 km I. Klasse 4,50 M., II. Klasse 2,70 M., III. Klasse 1,80 M.; auf 100 km I. Klasse 8,55 M., II. Klasse 5,15 M., III. Klasse 3,45 M.; auf 500 km I. Klasse 33,75 M., II. Klasse 20,25 M., III. Klasse 13,50 M.; auf 1 000 km I. Klasse 45,70 M., II. Klasse 27,45 M., III. Klasse 18,30 M. Rückfahrkarten, 14 Tage gültig, geniessen eine Ermässigung von 20 % des doppelten Fahrpreises.

— Die **kleinasiatische Ueberlandbahn von Konstantinopel nach Bagdad** wird zwar, wenn einmal vollendet, mit ihren 2 300 km an Länge weit hinter der sibirischen Ueberlandbahn zurückbleiben, sie aber an politischer und verkehrspolitischer Bedeutung wenigstens vom mitteleuropäischen Standpunkt aus unzweifelhaft weit überragen. In russischen und selbst in deutschen Kreisen wird der verkehrspolitische Werth der sibirischen Bahn noch vielfach überschätzt. So behaupteten russische Blätter, dass die sibirische Eisenbahn eine „Pulsader des Welthandels", ja eine „Welthandelsstrasse ersten Ranges" werden müsse, und übersahen dabei, dass sie in dieser Eigenschaft mit dem Seeweg niemals wird konkurriren können. Selbst wenn die sibirische Eisenbahn zu dem noch unter dem deutschen Stückgutsatz bleibenden niedrigen Frachtsatz von 10 ₰ für das Tonnenkilometer fahren würde, so würde sie für 100 kg auf der Strecke Bremen-Wladiwostok mit einer Gesammtlänge von rund 10 000 km etwa 100 M. berechnen müssen, während der Norddeutsche Lloyd von Bremen nach Wladiwostok 100 kg Güter für 2,5—3,5 M. befördert und zwar bei gleicher Lieferungszeit und grösserer Leistungsfähigkeit. Die sibirische Bahn wird Sibirien aufschliessen und im Osten ein neues wichtiges grosses Wirthschaftsgebiet zusammenfügen, ein sibirisch-mandschurisches, mit dem Europa zur See verkehren wird. Aber als Weltverkehrsstrasse ist die sibirische Eisenbahn nahezu ohne Werth, wenigstens vom mitteleuropäischen Standpunkt aus. Zwar wird auch die kleinasiatische Ueberlandbahn die Massenfrachten im Verkehr zwischen Europa und dem ferneren Orient dem erheblich billigeren Seeweg überlassen müssen, aber diese Bahn hat hervorragende politische und verkehrspolitische Bedeutung. Im Wettbewerb gegen das russische Vordringen vom Norden und gegen die englischen Wege im Süden stellt sie für Mitteleuropa eine eigene unabhängige Verbindung in der Richtung nach Indien her und zeigt zunächst, dass auch Mitteleuropa unter deutscher Führung sich seinen Antheil an der Aufschliessung oder, wenn man will, Auftheilung Asiens zu sichern bestrebt und entschlossen ist. In einem Vortrag vor der Ortsgruppe Berlin des Alldeutschen Verbandes über „neue Bahnen nach dem näheren und fernen Orient" erörterte Paul Dehn, der den näheren Orient aus eigener Anschauung kennt, auch diese Bedeutung der vorderasiatischen Ueberlandbahn, nachdem er zuvor die nach dem türkischen Orient bereits vorhandenen Verkehrswege: die Donaustrasse, die Eisenbahn und den Seeweg mit ihren Vorzügen und Mängeln für den mitteleuropäischen Handel dargelegt hatte. Noch immer ist bekanntlich das mitteleuropäische Eisenbahnnetz insofern nicht abgeschlossen, als der Zusammenschluss mit den griechischen Bahnen fehlt, nach dessen Herstellung Piräus-Athen zum Hauptumschlagsplatz für den europäischen Eilgutverkehr mit dem Orient werden und in dieser Beziehung vielleicht Brindisi, Neapel, Genua, Marseille zurückdrängen wird. Nach einem Ausblick auf die zahlreichen Eisenbahnpläne in China, mit denen die europäischen Mächte dort ihr Interessengebiet erweitern und zu befestigen suchen, ging Herr Dehn noch näher auf die Eisenbahnprojekte in Persien ein, wie sie von Russland her betrieben werden, freilich mit geringer Aussicht auf Verwirklichung in nächster Zeit angesichts der gewaltigen technischen Schwierigkeiten, zu deren Ueberwindung sehr bedeutende Kapitalien erforderlich sind. Auf den Hochebenen von Afghanistan und Persien wird einmal der Kampf um Asien zwischen Russland und England ausgefochten werden; in diesen Kampf tritt nunmehr auch Mitteleuropa unter deutscher Führung ein, um seinen Antheil an der Aufschliessung Asiens zu erringen. Dass Deutschland hierbei die Führung von Mitteleuropa übernimmt, sichert ihm, was der mitanwesende Reichstagsabgeordnete Dr. Hasse noch hervorhob, auch die Führung, wenn einmal die mitteleuropäischen Staaten sich über die Schaffung eines grossen Zollgebietes verständigen werden. In seinem Vortrage eröffnete Paul Dehn viele neue Ausblicke auf die künftigen verkehrspolitischen Gestaltungen im näheren und ferneren Orient und mit seinen inhaltvollen ungemein klaren Ausführungen, die knapp in der Form doch reich an Gedanken, fein und gelegentlich auch launig waren, hielt er die Aufmerksamkeit bis zum Schluss rege.

— **Ueber die Bestellungen für die Schantungeisenbahn** bei den deutschen Werken erfährt die „Köln. Ztg." noch folgendes: Es ist der deutschen Industrie der Auftrag auf das gesammte Oberbaumaterial, Schienen Schwellen und Kleineisenzeug im Betrage von 65000 t zu theil geworden. Ferner sind für Brückenbauzwecke 5000 t vergeben worden. Auch sämmtliche Lokomotiven, 24 Stück an der Zahl, darunter 14 schwere, und der ganze Wagenbedarf im Betrage von über 700 Stück sind an deutsche Werke begeben worden. Unter den Wagen befinden sich allein 400 Kohlenwagen, was darauf hindeutet, dass der Kohlenverkehr im Betrieb der Bahn eine hervorragende Rolle spielen wird. Sodann werden die gesammten Baumaterialien, wie namentlich Cement, von Deutschland bezogen, ferner die Werkzeuge, Werkzeugs- und Baumaschinen; auch die ganze telegraphische Anlage wird in Deutschland bestellt. Der Gesammtwerth dieser bisherigen Bestellungen beziffert sich ohne Frachten und Versicherung auf 20 000 000 M. Auch der Transport kommt deutschen Unternehmungen zugute; er wird bewerkstelligt von den Reichspostdampfern und den Dampfern der von der Hamburg-amerikanischen Packetfahrt und dem Norddeutschen Lloyd gegründeten ostasiatischen Linie, deren Dampfer direkt in Tsintau anlegen.

— Aus der zum Deutschen Reichsetat für 1900 ausgearbeiteten Denkschrift über die **Bedeutung einer Eisenbahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro** führen wir noch folgende Stellen an, durch die u. a. auch die Nothwendigkeit weiterer Vorarbeiten für eine Aenderung der ursprünglichen Linie begründet wird:

„Vornehmlich der Bau dieser Strecke von der Küste bis Mrogoro hat sich schon seit langer Zeit als ein dringendes Bedürfniss herausgestellt, um das Ulugurugebirgsland mit den Vorlandschaften Ukami und Usaramo dem Handel und der Kultur zu erschliessen. Die Eisenbahn wird ein im allgemeinen fruchtbares, wohl bebautes und dicht bevölkertes Land durchqueren, das nach seiner Bodenbeschaffenheit und Vegetation überall den Vorbedingungen für erfolgreiche Bodenkultur entspricht, und woselbst in den Trockenmonaten ein fühlbarer Wassermangel kaum zu befürchten sein wird. Insbesondere gilt dies von der Landschaft Ukami und dem Uluguruberglande, die nach übereinstimmenden Berichten namhafter Forscher und Reisender, wie Dr. Stuhlmann, Dr. Peters, Stanley u. a. m., sowie nach dem Ergebniss einer von amtlicher Seite veranlassten nochmaligen genauen Erforschung in neuester Zeit dem Plantagenbau, wie die Denkschrift sagt, die denkbar günstigste Grundlage bieten. Als Beweis hierfür wird das vortreffliche Gedeihen verschiedener Missionsstationen angeführt. Anfangspunkt der Eisenbahn ist Dar-es-Salaam, das mit seinem vorzüglichen Hafen wohl imstande ist, den Verkehr auf der Eisenbahn

vom Hinterlande her überseeisch weiter zu leiten und umgekehrt. Endpunkt der Eisenbahn ist Mrogoro, Hauptort der Landschaft Ukami und Sitz des Negerfürsten Kingo, der über eine zahlreiche Bevölkerung gebietet und für den Karawanenverkehr Träger vermiethet. Mrogoro liegt etwa 240 km von der Küste entfernt, eine Entfernung, die gross genug ist, um dem Karawanenverkehre die Benutzung der Eisenbahn wünschenswerth zu machen, so dass auch nach dieser Richtung die Eisenbahn auf eine ausgedehnte Inanspruchnahme mit den entsprechenden Einnahmen wird rechnen können. Der Eisenbahnbau von Dar-es-Salaam nach Mrogoro wird demnach zunächst als ein selbständiges und in absehbarer Zeit rentables Unternehmen empfohlen. Er wird in hervorragendem Maasse dazu beitragen, um Dar-es-Salaam, den Hauptort unseres Schutzgebietes, bedeutend zu heben.

Selbstverständlich ist darauf Rücksicht genommen, dass Mrogoro für eine spätere Fortsetzung der Bahn in der Richtung auf die das deutsche Schutzgebiet landeinwärts begrenzenden grossen Binnenseen günstig liegt. Für den Eisenbahnbau von Dar es-Salaam nach Mrogoro ist im Jahre 1896 auf Veranlassung des damals für den Bau einer deutsch-ostafrikanischen Centralbahn unter Mitwirkung der Kolonialverwaltung thätigen Komitees ein Projekt ausgearbeitet worden, welchem ein Kostenüberschlag beigegeben war. Dieses Projekt stellt sich dar als eine direkte Eisenbahnverbindung zwischen Dar-es-Salaam und Bagamoyo, von deren Mitte eine Eisenbahnlinie direkt auf Mafisi und Mrogoro geführt ist. Die Kosten für diesen Bau waren bei Zugrundelegung einer Spurweite von 0,75 m überschläglich mit 11 850 000 *M.* berechnet. Die darnach beabsichtigte Führung der Bahnlinie ergibt im Verkehre zwischen Dar-es-Salaam und Mrogoro einen grossen Umweg zu Gunsten Bagamoyos, das in Rücksicht auf seinen lebhaften Verkehr mit dem gegenüberliegenden Zanzibar gleichfalls einen Eisenbahnanschluss erhalten sollte. Dieser Umweg birgt, wie die Denkschrift ausführt, die Gefahr in sich, dass voraussichtlich ein grosser Theil des Verkehres aus dem Innern des Schutzgebietes nach dem keinen Hafen, sondern nur eine Rhede besitzenden Bagamoyo abgelenkt und hierdurch ohne sachlichen Grund Dar-es-Salaam, der Hauptort und Haupthafen des Schutzgebietes, empfindlich benachtheiligt werden würde. Man hat daher inzwischen den Plan erwogen, die Haupteisenbahn von Dar-es-Salaam in möglichst direkter Richtung nach Mafisi zu führen und gegebenenfalls Bagamoyo durch eine Nebenbahn an Dar-es-Salaam anzuschliessen. Erkundungen des Geländes zwischen Dar-es-Salaam und Mafisi haben ergeben, dass eine fast direkte Eisenbahnverbindung über Kola keinen grösseren Schwierigkeiten als auf dem bisher geplanten Umwege begegnen wird, und letzteren um 30—40 km abkürzt. Angesichts dieser zu gewärtigenden, immerhin umfangreichen Veränderungen der bei dem Projekte von 1896 angenommenen Bahnlinie (auf etwa zwei Drittel ihrer Länge) kann das gedachte Projekt, einen so werthvollen Anhalt es für die Beurtheilung der ganzen Angelegenheit auch bietet, nicht als ausschliessliche Grundlage für die Inangriffnahme des Baues dienen. Zur Ergänzung der bisherigen Vorarbeiten hierfür werden die oben erwähnten 100 000 *M.* gefordert."

— In einem kürzlich erschienenen grösseren Werke unter dem Titel: „Brasilien, Land und Leute in ethischer, politischer und volkswirthschaftlicher Beziehung und Entwickelung, Erlebnisse, Studien und Erfahrungen während eines 20jährigen Aufenthaltes" (Leipzig 1899 bei Hermann Zieger, 359 Seiten mit vielen Bildern, Preis 18 *M.*) gibt Moritz Lamberg u. a. auch eine kurze **Darstellung der brasilianischen Eisenbahnen.** Vorhanden sind 12 000 km, im Bau begriffen 7 000 km, in Vorbereitung 10 000 km und projektirt ausserdem noch 13 000 km. Die Hauptmasse aller dieser Linien beschränkt sich auf einige Staaten in der Mitte und im Süden des Reiches. Die Nordstaaten besitzen nur kürzere Strecken, mit Ausnahme von Bahia, Pernambuco, Para und Amazonas, die in jüngster Zeit längere Linien zum Theil bereits dem Verkehr übergeben, zum Theil im Bau begonnen haben. Es sind theilweise staatliche, theilweise Privatunternehmungen; unter letzteren stehen die englischen auch hier im Vordergrunde (durch guten Bau, pünktliche Genauigkeit und Ordnung, die bei anderen Bahnen nicht im gleichen Maasse zu finden sind. Auch eine französische Bahn im Süden gehört zu den bestgebauten und gutgeleiteten Schienenwegen Brasiliens. Einen ganz vorzüglichen Unterbau besitzt die staatliche Centralbahn, die weitaus grösste und wichtigste Verkehrsader des Landes, die aber in Bezug auf ihren Verkehr viel zu wünschen übrig lässt. Es will trotz aller Anstrengung der obersten Leitung mit ihr nicht besser werden. Sie ist wohl nie, auch in den früheren Jahren nicht, zur vollen Zufriedenheit des Publikums betrieben worden, aber gründlich vernachlässigt wurde der Dienst erst in den Jahren 1893 und 1894 durch die Revolution und die Militärdiktatur. Die Regierung wollte 1897 diese für Brasilien wichtigste und bevorzugteste Bahn auf eine lange Reihe von Jahren an eine fremde Gesellschaft verpachten, weil sie trotz des sehr starken Verkehrs alljährlich Fehlbeträge ergibt, die durch die grosse Ueberzahl von Beamten und durch nachlässige, unverständige und unehrliche Verwaltung verursacht werden. Auch meldeten sich verschiedene Bewerber in Europa um Kauf oder Pachtung, aber sie konnten sich mit der Regierung über die Bedingungen nicht einigen, so dass das Projekt von Seite der Regierung fallen gelassen, dafür aber die sämmtlichen Verkehrstarife der Bahn erhöht wurden, um den Fehlbeträgen zu steuern. Ob letzteres ihr gelingen wird, steht noch in Frage. Der Brasilianer versteht überhaupt nicht zu wirthschaften und die Regierung versteht dies noch viel weniger. Einige andere dem Staate gehörende Linien von minderer Bedeutung im Norden und im Süden wurden indess doch verkauft.

---

## Allgemeines.

— Der Umstand, dass man sich vielfach noch über die **Spannungsverhältnisse beim Laden und Entladen von Akkumulatoren** im Unklaren befindet, hat die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft in Berlin veranlasst, eine von einem ihrer Einrichtungsbüros aufgestellte Mittheilung hierüber, die die bekannten Vorgänge beim Laden und Entladen der Sammler übersichtlich zusammenfasst, zur Kenntniss weiterer Kreise zu bringen. Das Wesentliche soll im folgenden wiedergegeben werden:

Die zum Laden einer Zellenreihe ohne Zusatzmaschine erforderliche Spannungserhöhung bei Anwendung von Nebenschlussmaschinen kann erreicht werden entweder durch Veränderung der Umlaufszahl oder der Magnetisirung des Stromerzeugers. Die Umlaufszahl kann meist nur dann geändert werden, wenn die Lademaschine eine besondere Antriebsmaschine hat. Wird die Antriebkraft dagegen etwa einer sich mit gleicher Geschwindigkeit umdrehenden Welle entnommen, so empfiehlt sich ein Mittelweg, indem die Umlaufszahl ein für allemal um annähernd die Hälfte des Unterschiedes zwischen normaler und erhöhter Umdrehungszahl gesteigert und die Regelung im übrigen mit dem Feldwiderstand vorgenommen wird. Einen Stromerzeuger für 120—160 Volt und dementsprechend 740 bis 820 Umdrehungen in der Minute wird man also mit rund 780 Umdrehungen laufen lassen. Die Abweichung von der normalen, das ist der theoretisch günstigsten Umdrehungszahl ist dann nicht sehr erheblich und ebenso bedarf es dann nicht mehr erheblicher Veränderungen des magnetischen Feldes, was für ein gutes Arbeiten der Maschine und den Zweck des abwechselnden Licht- und Ladebetriebes zweckmässig ist. Der beschriebene Mittelweg ist um so zweckmässiger, als in der Praxis fast nie eine sehr erhebliche Spannungserhöhung gebraucht wird. Die letzten Schaltzellen, namentlich, wenn sie nur zur Deckung des Spannungsverlustes bei Höchstbelastung des Netzes dienen, sind fast stets so wenig entladen, dass sie, wenn sie überhaupt nachgeladen werden müssen, schon nach ganz kurzer Zeit „kochen". Da beim Laden meist auch Strom ans Netz abgegeben wird, werden die zwischen Lade- und Entladehebel eingeschalteten Zellen mit einer der Abgabe ans Netz entsprechenden höheren Stromstärke geladen, als die übrigen Zellen.

Ausser bei der ersten Ladung tritt nur selten das Bedürfniss nach der vollen Spannungserhöhung auf. Bei einer 110 Voltbatterie wird meist nicht mehr als 130 Volt höchste Ladespannung gebraucht. Es schadet auch fast nie, wenn man selbst bei höchster erforderlicher Ladespannung die höchste zulässige Ladestromstärke mit der Maschine nicht erreicht, da dies in der Praxis nur eine geringe Verlängerung der Ladezeit zur Folge hat. Im übrigen aber ist im Interesse der Erhaltung der Zellen und der Wirthschaftlichkeit ein Laden mit geringerer als der höchst zulässigen Stromstärke zu empfehlen. Genau wie beim Entladen wächst auch beim Laden der Nutzeffekt mit dem Faktor Zeit des Produkts Ampèrestunden; das heisst, bei langer Ladezeit und geringer Stromstärke sind weniger Watt nöthig, um eine Batterie vollzuladen, als bei grösserer Stromstärke und geringerer Ladedauer. Empfehlenswerth ist die Regel, mit konstanten Watt zu laden, das heisst, entsprechend dem Ansteigen der Spannung mit geringerer Stromstärke.

Bei ersten Ladungen dagegen kann man, um die erforderliche Höchstladespannung zu erreichen, sich häufig des Mittels vorübergehender Erhöhung der Umlaufszahl der Betriebs-

maschine, sei es durch Verstellung oder, falls hierzu keine Vorrichtung vorhanden ist, durch Beschwerung des Reglers, bedienen. Ein anderes Mittel ist folgendes: man schaltet zur Stammbatterie einen äusseren Widerstand, z. B. eine Lampengruppe, parallel und zu dieser Gruppe die Schaltelemente in Reihe. Diese werden dann mit einer höheren Stromstärke als die Stammbatterie geladen und dadurch eher „kochen", d. h. die genügende Spannung erreichen und früher abschaltbar sein, als letztere. Nachdem sie abgeschaltet sind, kann die Stammbatterie unter Ausschaltung des Widerstandes mit voller Stromstärke fertig geladen werden. Bei einer Batterie von 60 Elementen würde man den Ladehebel auf die erste, den Entladehebel auf die zwanzigste Zelle stellen, im Netz Lampen im Stromwerthe von etwa 20 % des höchst zulässigen Ladestromes solange einschalten, bis die ersten 20 Elemente vollgeladen sind. Da bei den heutigen Sammlerplatten die erste Ladung bei höchster Stromstärke etwa 24 Stunden dauert, würde eine Nachladung der Stammbatterie um etwa 5 Stunden erforderlich werden.

Auch über die Spannungsvorgänge bei Entladungen herrschen vielfach unrichtige Vorstellungen. Zum Beispiel beschränkt sich die ganze Regelungsthätigkeit in der Praxis meist auf eine sehr geringe Zahl von Zellen. Bei 110 Voltbatterien treten während der ganzen Entladung vielfach nicht mehr als sechs Schaltzellen in Wirksamkeit. Auch bei umfangreicheren Anlagen mit Nachtbedarf ist gewöhnlich die Nachtregelung sehr unbedeutend, ja man findet sogar öfter des Morgens die Spannung nicht abgefallen, sondern etwas erhöht, weil die Nachtbelastung im Verhältniss zur Hauptleistung so gering ist, dass sich die Batterie inzwischen „erholt" hat. Man kann daher manchmal auf selbstthätige Regelung verzichten, ohne die Bedienungszeit ausdehnen zu müssen. Auch genügt es häufig, den selbstthätigen Zellenschalterantrieb auf 5—6 von 20 vorhandenen Schaltzellen zu beschränken, was besonders bei nachträglicher Einrichtung des selbstthätigen Antriebes in bestehenden Anlagen in Frage kommt. Auch die Stromstärke, für welche der Apparat vorgesehen wird, kann häufig wesentlich geringer angenommen werden, als die höchste Entladestromstärke.

## Bücherschau.

— P. Stühlen's **Ingenieurkalender für Maschinen- und Hüttentechniker, 1900.** Herausgegeben von Civilingenieur Fr. Bode. Verlag von G. D. Baedeker, Essen. Preis in Ledereinband 3,50 *M.*, in Brieftaschenform 4,50 *M.*

Der Kalender hat durch die Hand des Herausgebers selbst und seiner Mitarbeiter Professor Dr. E. Dürre, Baurath Heim, Oberingenieur J. Hermanuz und Professor Dr. R. Rühlmann den Fortschritten der Technik entsprechende erhebliche Verbesserungen und Ergänzungen erfahren, namentlich in den Kapiteln über Elektrotechnik, Mechanik u. a. In die Beigabe sind, um den eigentlichen Kalenderinhalt nicht unnöthig zu belasten, die Verzeichnisse der Vorstände der technischen Vereine, der technischen Hoch- und Fachschulen, das deutsche Patentgesetz, patentrechtliche Bestimmungen anderer Länder, die gesammten Dampfkesselvorschriften und, was als besonders zeitgemäss erachtet wurde, ein Auszug aus dem 1900 in Kraft tretenden Bürgerlichen Gesetzbuch aufgenommen worden. „Bodes Westentaschenbuch" bildet die längst als praktisch und zweckdienlich anerkannte zweite Beigabe zu Stühlen's Ingenieurkalender, der sich auch diesmal den Fachgenossen bestens empfiehlt.

---

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**

Die am 25. November d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 5,505 km lange schmalspurige Strecke Beilstein-Ilsfeld der württembergischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Eröffnung von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 12. Dezember d. J. ist die an der Strecke Allenstein-Rudczanny zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Militär-Kreuzungsstation Cruttinnen für den Güter-Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Lebende Thiere und Fahrzeuge können auf der Haltestelle nicht abgefertigt werden. (Vergl. Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Königsberg in Nr. 96 — Inser.-Nr. 3249 — d. Ztg.)

**Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.**

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die zwischen den Stationen Driebitz und Glogau an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Glogau gelegene Haltestelle Glogischdorf, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen und lebenden Thieren eingerichtet war, ist am 15. Dezember d. J. auch für die Abfertigung von Fahrzeugen eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 4360 vom 7. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. 4363 vom 7. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der westfälischen Landeseisenbahn auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. 4382 vom 6. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen und an sämmtliche k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Abonnement auf den Jahrgang 1900 des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. 4387 vom 9. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Nr. 4392 vom 11. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag der bulgarischen Staatsbahn auf Aenderung der Festsetzung in Ziffer 16 Abs. 5 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Nr. 4415 vom 11. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehres, die belgische und dänische Staatsbahn, die schweizerische Nordostbahn und die schweizerische Centralbahn, betreffend Antrag auf Aenderung der Festsetzungen in Ziffer 11 Abs. 2 der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 13. Dezember d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Staatsbahngütertarif der Gruppe V.**

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird die Entfernung zwischen Oker und Teuplitz von 248 in 348 km berichtigt.

Magdeburg, den 13. Dezember 1899. (3271)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

## 2. Eröffnung von Strecken.

**Betriebseröffnung der Theilstrecke Oberrottenbach-Königsee der Neubaulinie Oberrottenbach-Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee.**

Am 16. Dezember d. J. wird die 6,89 km lange Theilstrecke Oberrottenbach-Königsee der Neubaulinie Oberrottenbach-Katzhütte mit Abzweigung nach Königsee für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr dem Betriebe übergeben.

Von den an dieser Theilstrecke gelegenen Stationen erhalten die Haltestellen Köditzberg und Königsee Thür. die Befugniss zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen und lebenden Thieren. Die Annahme und Auslieferung von Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen bleibt auf den Haltestellen ausgeschlossen. Der Haltepunkt Unterköditz dient nur dem Personenverkehr.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892, die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands und die Tarife für den Direktionsbezirk Erfurt. Der Fahrplan für diese Strecke ist in dem allgemeinen Fahrplan der Direktionsbezirke Erfurt-Halle, der am 1. Oktober d. J. in Kraft getreten ist, enthalten.

Erfurt, den 10. Dezember 1899. (3272)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Güterverkehr.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagsstelle Cosel (Oderhafen) für Kohlen und Krahngüter ist bis auf weiteres geschlossen. Rutschgüter gelangen auch während des Winters zur Umladung.

Kattowitz, den 14. Dezember 1899. (3273)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagsstellen in Pöpelwitz, Breslau Oderhafen und Maltsch wird am 18. d. Mts. geschlossen, falls nicht infolge starken Frostes schon vorher Schliessung eintreten muss. Die Wiedereröffnung wird s. Zt. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im Dezember 1899. (3274)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden im obigen Verkehre direkte Frachtsätze nach Station Eschwege des Direktionsbezirks Cassel eingeführt. Ausserdem wird bekannt gemacht, dass für Kohlen- und Kokssendungen von Oberschlesien nach Station Beeskow lediglich die im obigen Tarife nebst Nachträgen enthaltenen Sätze Anwendung finden, dagegen die nach der Bekanntmachung der königlichen Eisenbahndirektion Halle an der Saale vom 15. September 1898 bestandenen um 0,01 ₰ für 100 kg höheren Sätze aufgehoben werden.

Kattowitz, den 13. Dezember 1899. (3275)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutscher Privatbahngüterverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit werden die für den Wagenladungsverkehr eröffneten Haltestellen Görke, Lusschne und Kasimirsburg der Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn in den direkten Verkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen einbezogen und zwar in dem für die Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn z. Zt. in dem Tarifheft Nr. 1 und 2 bestehenden Verkehrsumfange.

Gleichzeitig gelangen zwischen Station Freiwaldau, Nebenbahn Rauscha-Freiwaldau und Jüterbog Militärbahnhof direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Dienststellen.

Stettin, den 13. Dezember 1899. (2376)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Die Stationen Cassel O. und U. und Melsungen des diesseitigen Direktionsbezirks werden mit sofortiger Gültigkeit als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6 a (für Braunkohlen etc.) des Staatsbahn-Gruppentarifs VI aufgenommen. Ferner wird mit dem gleichen Tage Melsungen als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 — unter b für Braunkohlen etc. — des Wechseltarifs dieser Gruppe mit der Gruppe V einbezogen.

Cassel, den 11. Dezember 1899. (3277)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der geschäftsführenden Verwaltungen.

**Brölthaler Nachbarverkehr über Hennef (Sieg).**

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird die Station Albachten des Direktionsbezirks Münster in den direkten Verkehr mit Stationen der Brölthalbahn einbezogen. Näheres ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 11. Dez. 1899. (3278)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

An Stelle des Tarifs Nr. 320 vom 1. November 1898 für die Beförderung von Spinnstoffen, Garnen und Geweben von Tourcoing nach Basel mit Rückwirkung auf die an der Strecke Alt-Münsterol-Mülhausen-Basel belegenen Stationen tritt am 15. Dezember d. J. ein neuer Tarif mit der Nummer 420 in Kraft, welcher für einzelne Waaren ermässigte Frachtsätze für Ladungen von 5000 kg, im übrigen die seitherigen Frachtsätze enthält.

Strassburg, den 8. Dez. 1899. (3279)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember l. J. ist ein neues Heft 2 der bayerisch-schweizerischen Gütertarife erschienen, welches auch Frachtsätze für Würzburg bad. Bahn im Verkehre mit Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen enthält. Damit treten alle im südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft III A enthaltenen Frachtsätze für Würzburg bad. Bahn, sowie die im V. Nachtrag zum südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheft II A enthaltene Getreidetaxe Würzburg-Wald ausser Kraft. Soweit jedoch Frachterhöhungen eintreten, oder die seitherigen Taxen nicht ersetzt werden, bleiben die letzteren noch bis zum 31. März 1900 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt unser Gütertarifbüreau.

Karlsruhe, den 11. Dezember 1899. (3280)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der
Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.**

Tariftheil IV Heft 1 vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 gelangt Nachtrag VII zur Einführung. Derselbe enthält: Ergänzung der Tariftabelle II für Holz und Aufhebung von Frachtsätzen.

München, den 10. Dez. 1899. (3281)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Die im Nachtrag VIII vom 1. Oktober 1899 zum Tarifheft 1 unter Anhang enthaltenen ermässigten Frachtsätze für „Eilgut, gewöhnliches“ bleiben bis Ende 1900 in Kraft.

Köln, den 13. Dezember 1899. (3282)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.**

Zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Belgien und Russland treten am 15. Dezember d. J. Nachträge in Kraft und zwar zum Theil I, Reglement, der 4. Nachtrag und zum Theil II, Heft 1, der 1. Nachtrag. Sie enthalten Bestimmungen über die Beförderung von Kunstgegenständen, wie Gemälden, Statuen usw. und können von der Drucksachenverwaltung hierselbst bezogen werden.

Köln, den 12. Dezember 1899. (3283)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Schlesisch-süddeutscher Verband.**

Die Bestimmungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Ladegewichts der verwendeten Wagen bei der Frachtberechnung für die am 1. Dezember l. J. eingeführten ermässigten Frachtsätze für gebrannten Schieferthon zwischen Mittelsteine und Neurode einerseits und Marktredwitz andererseits treten mit dem 1. Februar 1900 in Kraft.

München, den 11. Dezember 1899. (3284)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

In den badischen Gütertarif, Abschnitt C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif, ist auf Seite 12 unter d 1 in der ersten Zeile hinter dem Worte „Gegenstände" mit sofortiger Wirkung eingeschaltet worden:

„und für solche Güter, deren Ein- oder Ausladen aussergewöhnlich viel Zeit in Anspruch nimmt, wie alles Eisen und dergl."

Karlsruhe, den 11. Dez. 1899. (3285)
Generaldirektion.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband; Verkehr mit Oesterreich, Tarifheft 4.**

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag III zu Tarifheft 4 in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze für die Station Lubenz der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die Beförderung von Getreide, Kleie, Oelkuchen usw., sowie einige Ergänzungen und Berichtigungen.

Ferner ist darin ausgesprochen, dass die Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) für Troppau (K. F. N. B.) und Troppau (K. K. St. B.) ausser Kraft treten.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen zu erhalten.

Insoweit durch den gegenwärtigen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Sätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Januar 1900 in Kraft.

Dresden, am 11. Dezember 1899. (3286)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
(Ausnahmetarif Nr. 33 im Theil II, Heft 8 und 9 des Verbandsgütertarifs.)

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 gelangen für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin) bei Aufgabe von oder bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den einzelnen Wagen und Frachtbrief, jedoch nur zur Ausfuhr aus Oesterreich-Ungarn nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

| Von | nach den Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Alt-Münsterol Station u. Grenze | Amanweiler Station u. Grenze | Avricourt (Deutsch) Station u. Grenze | Chambrey Station u. Grenze | Fentsch Station u. Grenze | Novéant Station u. Grenze |
| | Frachtsätze in Mark für 100 kg | | | | | |
| Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen: | | | | | | |
| Dobrzan | 1,56 | 1,57 | 1,46 | 1,52 | 1,60 | 1,57 |
| Kasniau | 1,57 | 1,58 | 1,47 | 1,53 | — | 1,58 |
| Nürschan | 1,49 | 1,50 | 1,39 | 1,45 | 1,53 | 1,50 |
| Ober-Bris | 1,56 | 1,57 | 1,46 | 1,52 | — | 1,57 |
| Pilsen | 1,53 | 1,54 | 1,43 | 1,49 | — | 1,54 |
| Podersam | 1,68 | 1,69 | 1,58 | 1,64 | — | 1,69 |
| Prestitz | 1,53 | 1,54 | 1,43 | 1,49 | 1,57 | 1,54 |
| Rudig | 1,68 | 1,69 | 1,58 | 1,64 | — | 1,69 |
| Staab | 1,46 | 1,47 | 1,36 | 1,42 | 1,50 | 1,47 |
| Stankau | 1,45 | 1,46 | 1,35 | 1,41 | 1,49 | 1,46 |
| Tremoschna | 1,56 | 1,57 | 1,46 | 1,52 | — | 1,57 |
| Tuschkau-Kosolup | 1,55 | 1,56 | 1,45 | 1,51 | — | 1,56 |

München, den 12. Dezember 1899. (3287)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

**Deutsch-belgischer Güterverkehr.**

Am 15. Dezember d. J. treten die Nachträge XXI zum Heft 1 und XX zum Heft 2 vom Theile II des deutsch-belgischen Gütertarifs vom 1. August 1891 in Kraft.

Dieselben enthalten u. a. Ergänzungen und Aenderungen des Verzeichnisses der nicht tarifirten belgischen Stationen sowie der Anstossfrachtsätze für die in die Stationstariftabellen nicht aufgenommenen deutschen Stationen; neu aufgenommen werden die Stationen Allagen der westfälischen Landeseisenbahn, Pommerensdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und Homberg des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel.

In den Ausnahmetarifen treten folgende Aenderungen ein:

Anderweite ermässigte Frachtsätze der Stationen Belecke und Warstein für die Ausnahmetarife 8 und 9 für Eisen und Stahl, Ergänzung des Waarenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 16 für Cassia, Kaffee usw., Aufnahme der Stationen Pretzier und Siedenlangenbeck in den Ausnahmetarif 24 für Grubenhölzer sowie der Stationen Heidegersdorf und Lauban in den Ausnahmetarif 26 für Verblendsteine und der Stationen Gera (Pr. St. B.) und Zeitz (Pr. St. B.) in den Ausnahmetarif 29 für Obst. Aufgehoben wird der Ausnahmetarif 27 für Lampencylinder, nachdem derselbe in den französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien) übernommen ist, neu aufgenommen der Ausnahmetarif 32 für Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff.

Ferner enthalten die Nachträge Berichtigungen und Aenderung von Stationsnamen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 11. Dezember 1899. (3288)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.**

Am 1. Januar 1900 treten im Tarif Theil II — Heft 4 — folgende neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr 17. (Schilf und Schilfrohr) in Kraft:

| zwischen | Moson-Magyar Ovár | Szeged | Szeged-Rokus |
|---|---|---|---|
| und | Stationen der königlich ungarischen Staatsbahnen | | |
| | Pfennig für 100 kg | | |
| Ellrich königliche Eisenbahndirektion Cassel | 199 | 268 | 270 |

Breslau, den 9. Dezember 1899. (3289)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Die am 20. November d. J. für den Güterverkehr eröffnete Station Warmond der holländischen Eisenbahn ist mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Leiden H. B. in den Verkehr aufgenommen worden.

Elberfeld, den 11. Dezember 1899. (3290)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-Nassau-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1897.**

Mit sofortiger Wirksamkeit findet der Ausnahmetarif Nr. 10 im Verkehre zwischen Karlstadt und Sterbfritz unter den im Tarife angegebenen Bedingungen Anwendung auf den Artikel Thon (lose oder in Säcken verpackt).

München, den 7. Dezember 1899. (3291)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Güterverkehr von Deutschland nach Zimony trs.**

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 21 A. für Lokomotiven von Stettin

nach Zimony transito von 48,52 auf 42,26 Francs für die Tonne ermässigt.

Breslau, den 11. Dezember 1899. (3292)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichischer Grenzverkehr.**

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag I zum Tarif Theil II für die Beförderung von Gütern im österreichischen Grenzverkehre vom 1. Januar 1899 in Kraft.

Derselbe enthält Tariftabellen für den Verkehr mit der Station Johanngeorgenstadt, Aenderung des alphabetischen Verzeichnisses der Ausnahmetarife, sowie diverse Aenderungen, Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifes.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen zu erhalten.

Wien, am 6. Dezember 1899. (3293)

Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, auch im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

---

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Ausgabe von Naheverkehrszeitkarten zu ermässigten Preisen für den Verkehr zwischen Wien einerseits und Stationen der Strecken Gumpoldskirchen - Theresienfeld und Münchendorf-Ober-Eggendorf andererseits.

Für das Kalenderjahr 1900 gelangen probeweise besonders ermässigte Naheverkehrszeitkarten in den nachverzeichneten Stationsverbindungen zur Ausgabe:

| Zwischen Wien Südbahnhof und | Zeitkarten, gültig vom 1. Januar bis 31. Dezember 1900 | | |
|---|---|---|---|
| | I. Kl. | II. Kl. | III. Kl. |
| | Kronen | | |
| Gumpoldskirchen . . | 520 | 390 | 260 |
| Pfaffstätten . . . . | 520 | 390 | 260 |
| Baden . . . . . . | 520 | 390 | 260 |
| Vöslau-Gainfarn . . | 600 | 450 | 300 |
| Kottingbrunn . . . | 600 | 450 | 300 |
| Leobersdorf . . . . | 600 | 450 | 300 |
| Solenau . . . . . | 600 | 450 | 300 |
| Felixdorf . . . . . | 600 | 450 | 300 |
| Theresienfeld . . . | 600 | 450 | 300 |
| Münchendorf . . . | 520 | 390 | 260 |
| Ebreichsdorf . . . | 600 | 450 | 300 |
| Wampersdorf . . . | 600 | 450 | 300 |
| Pottendorf-Landegg | 600 | 450 | 300 |
| Unter-Waltersdorf . | 600 | 450 | 300 |
| Ebenfurt . . . . | 600 | 450 | 300 |
| Unter-Eggendorf . . | 600 | 450 | 300 |
| Ober-Eggendorf . . | 600 | 450 | 300 |

Diese Zeitkarten berechtigen für die auf denselben bezeichnete Strecke, Zeit und Wagenklasse unter den fahrplanmässigen Beschränkungen zu beliebigen Fahrten mit allen fahrplanmässigen Zügen mit Ausnahme der Schnell-, Express- und Luxuszüge. Auch im übrigen gelten für diese Karten die im Personentarif der Südbahn, Theil II, Heft 1, enthaltenen und in den bezüglichen Kundmachungen verlautbarten Bestimmungen für die Ausgabe und Benutzung von Naheverkehrszeitkarten.

Wien, den 2. Dezember 1899. (3294)

Die Generaldirektion.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**

Einführung von ermässigten Frachtsätzen für Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheilen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900, treten für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaaren, Maschinen und Maschinentheilen, ferner für sämmtliche Waaren aus unedlen Metallen, welche laut Güterklassifikation des Tarifes Theil I Abtheilung B des österr.-ungar.-russischen Eisenbahnverbandes nach Ausnahmetarif II/a, b, c tarifiren, bei Aufgabe als Frachtgut in Sendungen:

a) unter 5 000 kg,
bei Frachtzahlung für
b) mindestens 5 000 kg } pro Frachtbrief und Wagen
c) „ 10 000 „ }

nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Hellern im Kartirungswege in Kraft:

| nach / von | Brody (Bahnhof) trs. | | | Granica trs. bezw. Szczakowa trs. | | | Nadbrzezie Landungsplatz trs. | | | Nowosielitza (Bahnhof) trs. | | | Podwoloczyska (Bahnhof) trs. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | a) | b) | c) | a) | b) | c) | a) | b) | c) | a) | b) | c) | a) | b) | c) |
| Adamsthal . . . | 241 | 207 | 176 | 110 | 94 | 80 | 192 | 164 | 139 | 301 | 260 | 220 | 270 | 233 | 197 |
| Bubna (St. E. G.) . | 289 | 250 | 212 | 159 | 137 | 116 | 241 | 207 | 175 | 350 | 303 | 256 | 319 | 275 | 233 |
| Königgrätz . . . | 264 | 228 | 194 | 134 | 115 | 98 | 216 | 185 | 157 | 325 | 281 | 238 | 293 | 254 | 215 |
| Lieben (St. E. G. u. Oe. N. W. B.) | 287 | 248 | 210 | 157 | 135 | 115 | 239 | 205 | 174 | 348 | 301 | 255 | 317 | 273 | 232 |
| Prag (St. E. G. u. Oe. N. W. B.) . | 289 | 249 | 212 | 159 | 137 | 116 | 241 | 207 | 175 | 350 | 303 | 256 | 318 | 275 | 233 |
| Raudnitz . . . . | 310 | 267 | 226 | 179 | 154 | 130 | 261 | 224 | 189 | 370 | 320 | 270 | 339 | 293 | 247 |
| Wien Nordbahnhof . . . . | 262 | 226 | 192 | 132 | 113 | 96 | 214 | 183 | 155 | 323 | 279 | 236 | 292 | 251 | 213 |
| Wysocan . . . . | 287 | 248 | 210 | 157 | 135 | 115 | 239 | 205 | 174 | 348 | 301 | 255 | 317 | 273 | 232 |

Für die Abfertigung vorstehender Transporte sind die Bestimmungen des Tarifes Theil II, Heft 1 des obenbezeichneten Verkehres vom 1. August 1895 maassgebend.

Wien, am 5. Dezember 1899. (3295)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Für die Beförderung von Zuckerrübensamen im vorbezeichneten Eisenbahnverbande als Frachtgut gelangen nachstehende Frachtsätze zur Berechnung:

| Im Verkehre zwischen Paris (Douane und Reuilly) und | mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis zum 28. Februar 1900 | | mit Gültigkeit vom 1. März 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 | |
|---|---|---|---|---|
| | bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens | | | |
| | 5 000 | 10 000 | 5 000 | 10 000 |
| | Kilogramm für jeden Frachtbrief und Wagen | | | |
| | Francs Gold für 1 000 kg | | | |
| Austerlitz (St. E. G.) . . | 93,81 | 84,35 | 94,06 | 83,80 |
| Krzenowitz (K. F. N. B.) / Krzenowitz T. B. (St. E. G.) | 93,16 | 83,70 | 93,21 | 82,95 |

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der Bestimmungen des Tariftheil I für den österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverband.

Wien, am 5. Dezember 1899. (3296)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Ausgabe von Nachträgen zu den Gemeinschaftlichen Heften.

Am 1. Januar 1900 gelangen folgende Nachträge zu den Gemeinschaftlichen Heften zur Einführung, und zwar:

a) Nachtrag I zu dem Gemeinschaftlichen Heft A, gültig vom 1. Februar 1898;
b) Nachtrag I zu dem Gemeinschaftlichen Heft B, gültig vom 1. Februar 1898;
c) Nachtrag I zu dem Gemeinschaftlichen Heft C, gültig vom 1. Februar 1898.

Dieselben enthalten Ergänzungen und Abänderungen des Kilometerzeigers und des alphabetischen Stationsverzeichnisses. Insoweit diese Nachträge höhere Distanzen enthalten als die Haupttarife, finden dieselben erst vom 1. April 1900 an Anwendung.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Dezember 1899. (3297)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Einführung eines neuen „Gemeinschaftliches Heft D“.

Am 1. Januar 1900 tritt ein neues Gemeinschaftliches Heft D für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k.

priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Linien in Galizien) und der k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Galizien und in der Bukowina) einerseits und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen schweizerischer Eisenbahnen und den Stationen Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz der badischen Staatseisenbahnen anderseits in Wirksamkeit, wodurch das Gemeinschaftliche Heft D vom 1. Februar 1898 aufgehoben und ersetzt wird. Insoweit jedoch das neue Heft höhere Distanzen enthält als das Heft D vom 1. Februar 1898, finden dieselben erst vom 1. April 1900 an Anwendung.

Exemplare des neuen Heftes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. Dezember 1899. (3298)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Frachtsätze für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 werden für die Beförderung von Holzzellstoff (Cellulose) auch in Bogen oder Tafeln, wenn diese derart durchlöchert sind, dass sie zum Gebrauche als Papier oder Pappen nicht mehr dienen können, folgende Frachtsätze berechnet:

| Von | nach | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Delle transit | | Locle transit | Verrières transit | | | Genf transit | |
| | a) | b) | | a) | b) | c) | a) | b) |
| | bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen | | | | | | | |
| | in Francs für 1 000 kg | | | | | | | |
| Hallein . . | 21,45 | 20,40 | 22,10 | 21,28 | 21,90 | 22,15 | 24,70 | 25,50 |

Diese Frachtsätze sind nur auf Sendungen nach Frankreich und weiter anwendbar.

Es gelten die Frachtsätze

1. nach Delle transit:
   unter a) für Sendungen nach Montbeliard und weiter gelegenen Stationen der P. L. M. und der über dieselbe hinaus liegenden Bahnen, ausgenommen nach den unter b) genannten Stationen,
   unter b) für Sendungen nach Fréteval und Vendôme;
2. nach Locle transit für Sendungen nach Besançon und Marnay;
3. nach Verrières transit:
   unter a) für Sendungen nach Angonteine, La Couronne, Ligugé, Magnac-Touvre, Ribérac und Ruelu,
   unter b) für Sendungen nach Aubiqué, Gerzat, Langeais, Le Lude und Quimper,
   unter c) für Sendungen nach Montbard;
4. jene nach Genf transit:
   unter a) für Sendungen nach Montpellier und weiter,
   unter b) für Sendungen nach Culoz und weiter und Bourg und weiter mit Ausnahme von Montpellier und weiter.

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheil I Abtheilung A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheil I Abtheilung B des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 5. Dezember 1899. (3299)

K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

## 4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. ab wird folgende besondere Zusatzbestimmung zu § 11 der Verkehrsordnung in den Theil II des Eisenbahnpersonen- und Gepäcktarifs für den Eisenbahndirektionsbezirk Stettin aufgenommen:

„Auf den nachbezeichneten Stationen sind besondere Fahrkartenausgabestellen nicht vorhanden; der Verkauf der Fahrkarten erfolgt durch den Zugführer, bei dem der Tarifauszug mit den Fahrpreisen nach solchen Stationen, für welche direkte Fahrkarten verkauft werden, einzusehen ist:

| | Stationsnamen: | Strecke: |
|---|---|---|
| 1. | Ahrensdorf . . . . . | Britz-Fürstenberg i/M., |
| 2. | Arnimswalde . . . . | Alt-Damm-Gollnow, |
| 3. | Birkholz . . . . . . | Ruhnow-Neustettin, |
| 4. | Kummerow . . . . | Stralsund-Rostock, |
| 5. | Heinersdorf . . . . | Angermünde-Schwedt a/O., |
| 6. | Honigkaten . . . . | Gollnow-Cammin, |
| 7. | Jassow . . . . . . | Gollnow-Cammin, |
| 8. | Mürow . . . . . | Angermünde-Schwedt a/O., |
| 9. | Pantelitz . . . . | Stralsund-Rostock, |
| 10. | Rörchen . . . . . | Alt-Damm-Gollnow, |
| 11. | Schwarzenpfost . . . | Stralsund-Rostock, |
| 12. | Stäwen . . . . | Gollnow-Cammin, |
| 13. | Starkow . . . . . . | Stralsund-Rostock.“ |

Die in den Tarif aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäss den Vorschriften unter I (2) derselben genehmigt worden.

Stettin, den 12. Dezember 1899. (3300)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Verdingungen.

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw soll die Lieferung der innen und aussen glasirten Thonrohre (340 lfdm. von 0,30 m, 0,50 m und 0,60 m Durchmesser) zu den Seitendurchlässen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau zur Einsicht aus und können von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf glasirte Thonrohre“ bis spätestens zum Termin am 10. Januar 1900, Vormittags $11^1/_2$ Uhr, in unserm Geschäftsgebäude einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3301J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, das Heranbringen und das Verlegen von Durchlassröhren sowie die Ausführung der Mauerwerksdurchlässe zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Neubaustrecke Culm-Unislaw sollen, in 2 Loosen getrennt, vergeben werden. (Loos I von Stat. 0 bis 51 + 20 m mit 195 000 cbm Bodenbewegung, Loos II von Stat. 51 + 20 bis 191 + 50 m mit 65 000 cbm Bodenbewegung und 200 cbm Mauerwerk.) Die Pläne und Verdingungsunterlagen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau und in den Büreaus der Betriebsinspektion 1 in Graudenz und Betriebsinspektion 2 in Thorn zur Einsicht aus. Die Verdingungsunterlagen allein können von unserm technischen Büreau gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3,00 ℳ in Baar, für beide Loose zusammen bezogen werden. Eröffnungstermin am 10. Januar 1900, Vormittags 12 Uhr, in unserm Geschäftsgebäude. Angebote müssen bis dahin mit der entsprechenden Aufschrift verschlossen und kostenfrei an uns eingereicht sein, sie werden in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter eröffnet werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3302J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Neubaustrecke Culm-Unislaw soll die Lieferung der gusseisernen Muffenrohre (60 000 kg) zu den Bahndurchlässen vergeben werden. Die Bedingungen liegen in unserm Geschäftsgebäude hierselbst im technischen Büreau zur Einsicht aus und können von dort gegen bestellfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden. Angebote sind unter Benutzung des Vordrucks und unter Beifügung der anerkannten Bedingungen versiegelt, postfrei und mit der Aufschrift: „Angebot auf gusseiserne Muffenrohre“ bis spätestens zum Termin am 10. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, in unserm Geschäftsgebäude einzusenden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Danzig, den 9. Dezember 1899. (3303J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 7 630 Stück Zughaken in 6 Loosen, 23 440 Stück Schraubenkuppelungen in 13 Loosen, 2 975 Stück Sicherheitskuppelungen in 3 Loosen, 4 590 Stück Bufferkreuzen in 5 Loosen, 15 360 Stück Bufferstangen in 12 Loosen, 900 Stück Buffertellern in einem Loose, 16 190 Stück Kuppelungsspindeln in 8 Loosen, 800 Stück Muttern zu Kuppelungsspindeln,

1 200 Stück Zughakenführungen, 211 Stück Bufferpfannen, 267 Stück Stossbuffern in je einem Loose und 4 530 Stück Zugstangenmuffen in 6 Loosen. B. 221 000 m Siederöhren in 11 Loosen; für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. Ferner 8 912 m Leitungsröhren für die Luftdruckbremse und für die Dampfheizung sowie Gasröhren und Röhren zu Weichengestängen in 3 Loosen, 1 900 Stück Buchsen aus Röhren, 4 030 Stück Gegenmuttern zu Röhren, 270 Stück Kreuz-, Knie- und T-Stücke und 1070 Stück Muffen zu Röhren in je einem Loose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind postfrei, versiegelt, und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr für B. und um 11½ Uhr für A. an das Rechnungsbüreau in Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Centralbüreau daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ. für B. und 2,00 ℳ. für A. in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagfrist bis 8. Februar 1900.

Berlin, den 12. Dezember 1899. (3304)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten sowie der Arbeiten zu den kleineren Brücken, Durchlässen, Wegeunter- und Ueberführungen und Wegebefestigungen einschliesslich Lieferung von Materialien behufs Herstellung des Planums und der Nebenanlagen im Loose 2 der Eisenbahn-Neubaustrecke von Paderborn nach Brackwede (133 450 cbm Bodenbewegung, 131 250 qm Böschungsflächen, 2756 ar Rodungsflächen, 2 945 cbm Mauerwerk und 18 380 qm Wegebefestigungen).

Termin: Mittwoch, den 10. Januar 1900, Mittags 12 Uhr,

bei der königlichen Eisenbahn-Bauabtheilung zu Paderborn, Lagepläne, Massenvertheilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen gegen kosten- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ in Baar (nicht in Briefmarken) an die Bauabtheilung in Paderborn, nur von der letzteren bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 10. Dezember 1899. (3305)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Lieferung von Betriebsmaterialien.**

Gruppe I.

20 000 kg Holzkohlen,
?00 000 Stück Torf,
10 000 „ Reiser- } besen.
2 500 „ Piassava- } besen.

Gruppe II.

1 000 m Brems- } leinen,
800 „ Zug- } leinen,
1 600 kg Bindfaden,
800 „ Plombenschnur,
150 „ Hanf.

Gruppe III.

15 000 m Lampendocht,
120 kg Fadendocht,
4 000 „ Plomben,
2 200 Stück Harzfackeln.

Gruppe IV.

60 000 Stück Lampencylinder,
3 600 „ Wasserstandsgläser.

Eröffnung der Angebote findet statt am 30. Dezember 1899, Vormittags 10 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 25. Januar 1900.

Angebotbogen nebst besonderen Bedingungen für jede Gruppe sind gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — von unserem Centralbüreau zu beziehen.

Münster i/W., den 12. Dez. 1899. (3306)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung** von **A.** 4 731 000 kg Petroleum in 12 Loosen, **B.** 3 545 000 kg Oel zur Gasbereitung in 7 Loosen und **C.** 4249 000 kg Mineralschmieröl in 16 Loosen für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Halle a/S., Magdeburg und Stettin.

**Angebote** sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift und zwar zu **A.** „Angebot auf Petroleum“ bis zum 29. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, zu **B.** „Angebot auf Oel zur Gasbereitung“ bis zum 29. Dezember d. J., Vormittags 10½ Uhr und zu **C.** „Angebot auf Mineralschmieröl“ bis zum 4. Januar 1900, Mittags 12 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen zu A., B. und C. können im **Centralbüreau** daselbst Zimmer 420 eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von je** 0,50 ℳ. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist zu A. und B. bis 31. Januar 1900, zu C. bis 8. Februar 1900.

Berlin, den 13. Dezember 1899. (3307)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Verdingung** von 4000000 Stück Plomben für die königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Halle a/S.

**Angebote** sind postfrei, versiegelt **und** mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. Dezember d. J., Vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbüreau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können im **Centralbüreau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung von** 0,50 ℳ. **baar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist bis 31. Dezember 1899.

Berlin, den 12. Dezember 1899. (3308)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten brauchbaren Oberbaumaterialien bestehend aus Hakenplatten, Klemmplatten, Laschen, Schwellenstühlen und -laschen, Laschenschwellen- und Schienenschrauben, Unterlagsplättchen, Querwinkel, Lang- und Querschwellen aus Schweiss- und Flusseisen, sowie die unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, als: Eisen- und Stahlschienen aller Formen und Längen, Lang-, Quer- und Weichenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen, Blechschrott, Blei, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Glasbrocken etc. sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin am 8. Januar 1900, Vorm. 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 9. Dezember 1899. (3309)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Altmaterialienverkauf.**

Die in unserem Bezirk angesammelten verfügbaren altbrauchbaren sowie unbrauchbaren Schienen usw. sollen am 4. Januar 1900, Vorm. 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Louisenstrasse 10 verkauft werden. Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen sind gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ. baar von unserem Rechnungsbüreau Zimmer 69/70 zu beziehen. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Altmaterial“ bis zu obigem Termin versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Posen, den 9. Dezember 1899. (3310)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 7. Vermischte Bekanntmachungen.

**Verkauf von 24 ausgemusterten Eisenbahnwagen,**

am Dienstag, den 16. Januar 1900, Vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W., Schöneberger Ufer Nr. 1—4 Zimmer 239. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in baar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 9. Dezember 1899. (3311)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 8. Offene Stellen.

Gesucht wird ein theoretisch und praktisch gebildeter Maschineningenieur. Ablegung der Staatsexamina erwünscht, aber nicht erforderlich. Die Stellung ist bei angemessener Leistung eine dauernde und mit Pensionsberechtigung verbunden.

Erwünscht ist praktische Kenntniss in der Einrichtung und Leitung von Reparaturwerkstätten für Lokomotiv- und Eisenbahnwagenbau.

Anmeldungen mit Lebenslauf, Zeugnissen der bisherigen Thätigkeit und Gehaltsansprüchen sind an die unterzeichnete Direktion zu richten.

Eintritt kann sofort erfolgen. Persönliche Vorstellung wird erbeten.

Blankenburg Harz, den 8. Dez. 1899. (3312)

Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

**Gesucht**

wird zum sofortigen Eintritt oder zum 1. Januar k. J. ein Stationsdiätar.

Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an

Die Direktion der prignitzer Eisenbahngesellschaft in Perleberg. (3313)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins
# Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 98 | 20. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



## Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von L. Calmar, Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

In meinen früheren Aufsätzen [1]) sind der Reihe nach die Bedeutung der Wegevorschrift, die Beeinflussung des Instradirungsrechtes der Aufgeber durch die Eisenbahn und umgekehrt die Beeinflussung der Verkehrstheilungsvereinbarungen der Eisenbahnen durch Verzollungsvorschriften des Aufgebers, besprochen worden. Nachstehend sollen nun die sich auf die eigentliche Frachtberechnung beziehenden Bestimmungen des Internationalen Uebereinkommens erörtert werden. Ich beginne mit Artikel 11, dessen erster Absatz folgende Vorschriften enthält:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen."

Durch die in diesen Vorschriften enthaltenen Grundsätze wurde der Anspruch des Frachtführers auf die Entgeltlichkeit seiner Leistung, und die schon längst Rechtsnorm gewordene Verpflichtung [2]) zum Ausdruck gebracht, dass die Fracht nicht willkürlich bestimmt oder jedesmaliger Vereinbarung überlassen werden kann, sondern nach Maassgabe staatlich genehmigter, gehörig veröffentlichter und gegen jedermann gleichmässig zur Anwendung gelangender Tarife zu berechnen ist.

[1]) Nr. 29, 32, 72, 73, 74, Jahrgang 1898 und Nr. 25, 26, Jahrgang 1899 d. Ztg.

[2]) L. Sarrut — Legislation et jurisprudence sur le transport des marchandises par chemin de fer — Paris 1874.

Wenn auch diese Bestimmung weder ihrem Geiste, noch ihrer Fassung nach erschöpfend ist, so bedeutet sie doch schon dadurch einen gewissen Fortschritt gegenüber der diesbezüglichen Vorschrift des vormaligen Vereinsbetriebsreglements, dass sie nicht wie jene mit der nicht mehr zeitgemässen und wenig klaren Einleitung „Solange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind" beginnt.

Diese Bestimmung bestand seit dem 1. Dezember 1856 [3]), stammt also aus einer Zeit, als die direkten Tarife noch ziemlich wenig ausgestaltet und die Tarifkunde noch gar nicht verbreitet war. Damals mag diese Vorschrift einem gewissen Bedürfnisse entsprochen haben. Als sie jedoch am 31. Dezember 1892, also nach mehr als dreissigjährigem Bestehen, den Platz räumte, hatte sie sich gründlich überlebt. Sie war sogar infolge der Sprödigkeit ihrer Fassung und der verschiedensten Deutungen, welche man ihr im Laufe der Zeit gegeben hatte, öfters zum Steine des Anstosses geworden.

Wenn auch das Neue nicht immer gut und das Gute nicht immer neu ist, so war diesmal das Neue besser. Ist es aber wirklich gut? Das werden wir sehen.

Doch zunächst etwas Geschichte.

In der Begründung des schweizerischen Entwurfes ist die Ansicht ausgesprochen, dass es in den Grenzen der Möglichkeit liegen würde, eine einheitlich erschöpfende Normirung der Frachtsätze vereinbaren zu können, wenn im ganzen Vertragsgebiete nur einige wenige Staatsanstalten in Frage kämen. Da dies jedoch nicht der Fall ist, hatte sich der Entwurf mit dem Vorschlag begnügt, dass der Frachtpreis sich durch eine Zu-

[3]) Eger. Das deutsche Frachtrecht (Berlin 1881) — zweiter Band — Seite 345.

sammenrechnung aller Frachtsätze ergeben solle, welche für die betreffenden Strecken gemäss der veröffentlichten Tarife der einzelnen Bahnen oder Verbände in Frage kommen.

Ich habe früher, in Nr. 29 des Jahrganges 1898, darauf hingewiesen, dass das Ideal, welches den Verfassern der schweizerischen Vorlage vorgeschwebt hatte, nicht verwirklicht werden kann.

Die Berufung auf das Gelingen ähnlicher Bestrebungen im Post- und Telegraphenwesen wurde schon aus dem Grunde als unzutreffend bezeichnet, weil diese Verkehrsanstalten von der besonderen nationalen Volkswirthschaft gewissermaassen völlig getrennt sind und einen geradezu kosmopolitischen Charakter besitzen, während die Eisenbahnen mit besonderer Berücksichtigung der Landesinteressen Werthe schaffen sollen, und schon deshalb eine streng individuelle jede Verallgemeinerung ausschliessende Tarifpolitik zu befolgen haben.

Der schweizerische vorläufige Entwurf verzichtete daher auf die Lösung des Problems der einheitlichen erschöpfenden Normirung der Frachtsätze und schlug folgende Fassung vor:

„Soweit keine direkten Frachtbriefe[5]) publizirt, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzusetzenden Beträgen berechnet“ (Art. 7 Abs. 1 Seite XIII der Protokolle der ersten Konferenz).

Aus der Gegenüberstellung des vorgeschlagenen Wortlautes und jenes des § 52 des vormaligen Vereinsbetriebsreglements lautend:

„So lange und soweit keine gemeinschaftlichen Frachttarife publizirt sind, wird die Fracht nach den aus den publizirten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise der Verbände zusammenzustossenden Beträgen berechnet“

ergibt sich, dass der zur Annahme empfohlene Entwurf sich von dem im Vereinsbetriebsreglement bereits seit Jahrzehnten bestehenden Wortlaut nur dadurch unterscheidet, dass:

1. die Worte „So lange und“ im Anfange weggelassen,

2. anstatt des Wortes „gemeinschaftlichen“ das Wort „direkten“ und anstatt des Wortes „zusammenzustossenden“ das Wort „zusammenzusetzenden“ gebraucht worden ist.

Für die Weglassung der durch die Worte „So lange“ ausgedrückten zeitlichen Beschränkung der Anwendung der Tarife der einzelnen Bahnen usw. scheint die Ansicht bestimmend gewesen zu sein, dass die im Worte „weit“ enthaltene räumliche Beschränkung genügend sei.

Rücksichtlich der Anwendung der Worte „direkten“ und „zusammenzusetzenden“ anstatt der im Vereinsreglement enthaltenen „gemeinschaftlichen“ und „zusammenzustossenden“ dürften die Bemerkungen Epstein's trotz der gegentheiligen Ansicht Eger's (Das deutsche Frachtrecht, Band II Seite 67) einen bestimmenden Einfluss gehabt haben.

Weder die Fassung des Vereinsbetriebsreglements, noch jene des schweizerischen Entwurfes entsprach jedoch den Grundsätzen des europäischen Tarifrechts, der staatlichen Genehmigung, der Oeffentlichkeit und der gleichmässigen Anwendung auf alle Interessenten.

Der Gegenentwurf der deutschen Kommissare enthielt folgenden Wortlaut:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der veröffentlichten Tarife.

Falls direkte Tarife für den Transport von der Versand- nach der Empfangsstation nicht bestehen, wird die Fracht nach den aus den veröffentlichten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise Verbände zusammenzusetzenden Beträgen berechnet.“

Obwohl dieser Entwurf präziser gefasst ist, als der schweizerische, so trug er doch dem Erfordernisse der staatlichen Genehmigung wenigstens nicht ausdrücklich, jenem der gleichmässigen Anwendung gegen jedermann überhaupt nicht Rechnung. Wahrscheinlich wurden sie als selbstverständlich erachtet.[6]) Uebrigens ist in der Denkschrift der deutschen Kommissare zu dem vorgelegten Entwurfe nur davon die Rede, dass es zweckmässig sei, zu betonen, dass die Berechnung der Fracht auf Grund der veröffentlichten Tarife zu erfolgen habe.[7])

Gelegentlich der in der I. Konferenz stattgefundenen Verhandlung (Seite 13) wurde zunächst ein Antrag dahingehend, dass das Wort „Empfangsstation“ in „Bestimmungs- oder Ablieferungsstation“ geändert werde, an die I. Kommission gewiesen, und hierauf russischerseits hervorgehoben, dass nicht jede Station alle Tarife kenne, so dass die Ausführung dieses Artikels schwierig sei.

Diese Bemerkung bezog sich auf die im zweiten Absatz enthaltene Vorschrift, „dass für den Fall, dass direkte Tarife für den Transport von der Versand- nach der Empfangsstation nicht bestehen, die Fracht nach den aus den veröffentlichten Tarifen der einzelnen Bahnen beziehungsweise Verbänden zusammenzusetzenden Beträgen zu berechnen ist.“

Die deutsche Vertretung bestritt, dass der erste Absatz den Stationen die Pflicht auferlege, sämmtliche Tarife zu kennen.

Wahrscheinlich ging sie von der Voraussetzung aus, dass die erwähnte Bestimmung nicht in dem Sinne aufzufassen sei, dass die Berechnung der Gesammtfracht aus den einzelnen Tarifen der Versandstation obliege, sondern überhaupt nur als Zusage der Anwendung der betreffenden Tarife, nöthigenfalls im Wege der Rückerstattung der Mehrfracht, gedeutet werden könne.

Nach eingehendem Studium der Frage, wurde folgender Wortlaut angenommen:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werdon soll, ist verboten und nichtig.“

„Wenn zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation direkte Tarife bestehen, so wird in Ermangelung gegentheiliger Verfügungen des Absenders im Frachtbriefe, die Fracht nach diesen Tarifen berechnet. Im entgegengesetzten Falle setzt sich die Gesammtfracht aus den Tarifen der einzelnen Verbände bezw. Bahnen zusammen.“

„An festen Gebühren darf ausser den im Frachtbriefe angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen nichts erhoben werden. Baare Auslagen der Eisenbahnen, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden, sind zu ersetzen.“

„Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Fracht auf dem Frachtbriefe soweit anzusetzen, als ihnen dieselbe nach ihren internen und direkten Tarifen bekannt ist.“

Zu bemerken ist, dass die Worte „zu Recht bestehend“ (im französischen Texte „légalement en vigueur“) in den ersten Absatz auf Verlangen der französischen Vertretung eingeschaltet wurden, weil es in Frankreich vorkommen könne, dass veröffentlichte Tarife noch nicht von der Regierung genehmigt und als solche nicht anwendbar sind.

Im letzten Satze sind schliesslich auf Vorschlag der italienischen Vertretung die Worte „nach ihren internen und direkten

---

[5]) Muss wohl „Frachttarife“ heissen.

[6]) Im preussischen Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen (1838) wird ausdrücklich vorgeschrieben, dass die Beförderung zu den tarifmässigen S ä t z e n ohne Unterschied der Interessenten stattzufinden hat.

[7]) Man hielt es für zweckmässig, einen allgemeinen und namentlich auch in den Ländern des französischen Rechts geltenden Satz, dass nämlich für die Berechnung der Fracht nur die veröffentlichten Tarife maassgebend sind, ausdrücklich auszusprechen (Punkt IV der Denkschrift. — Seite L III der Protokolle der I. Konferenz).

Tarifen" vor den Worten „bekannt ist" eingeschaltet worden muthmaasslich um jedem diesbezüglichen Zweifel vorzubeugen.

Wenn wir die derart zustandegekommene Fassung, welche in ihrer neuen Form als Art. 11 der zweiten Konferenz vorgelegt wurde, einer Prüfung unterziehen, so ergibt es sich, dass durch die Einschaltung: „Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig" dem Erfordernisse der gleichmässigen Anwendung, und durch die Einschaltung „zu Recht bestehenden" jenem der staatlichen Genehmigung Rechnung getragen worden ist.

Trotz aller Aenderungen, welchen im Laufe der folgenden Verhandlungen die auf die Preisbestimmung Bezug habenden Vorschriften unterzogen wurden, blieben die im ersten Absatze enthaltenen Grundsätze des Tarifrechts aufrecht. Auch der gewählte Wortlaut ist unverändert geblieben.

Die im obigen Entwurfe des Art. 11 enthaltenen Bestimmungen, welche das Vorgehen im Falle des Bestehens und des Nichtbestehens direkter Tarife behandeln, sind jedoch in der II. Konferenz fallen gelassen worden. In den dieserhalb gepflogenen Verhandlungen wurde in der dritten Sitzung ein Antrag der österreichischen Vertretung, wonach im Uebereinkommen ausdrücklich auszusprechen sei, dass die Form der Tarife und die Art und Weise ihrer Veröffentlichung sich nach der Gesetzgebung der einzelnen Staaten richte, abgelehnt.

Der diesbezügliche Wortlaut hätte im Falle der Annahme die Vorschrift ersetzen sollen, „dass jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt wird, verboten und nichtig ist."

Folgender Antrag der russischen Vertretung wurde an die II. Kommission verwiesen:

1. Dem zweiten Absatz nachstehende Fassung zu geben: „Wenn zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation direkte Tarife bestehen, so wird die Fracht nach diesen Tarifen berechnet. Wünscht der Versender eine andere als die in den direkten Tarifen bezeichnete Leitung oder eine Tarifberechnung nach einzelnen Lokal- oder Spezialverbandstarifen, so setzt sich die Gesammtfracht aus den Tarifen der einzelnen Verbände oder Bahnen zusammen."
2. Dem dritten Absatz zuzufügen: „Bei jedesmaliger Reparatur an den Gütern ist ein Thatbestandsprotokoll aufzunehmen und dem Frachtbriefe anzuheften."
3. Den vierten Absatz folgendermaassen zu fassen: „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die Fracht auf den Frachtbriefen nach ihren internen und direkten Tarifen anzusetzen, bei Weiterbeförderung ausserhalb der eigenen Verbände, soweit solche der Aufgabestation bekannt sind."

Wenn man von den zwei letzten, vom Standpunkte des Tarifrechts belanglosen Abänderungsanträgen absieht, so ergibt sich zwischen dem bezüglich der Wegeleitung angenommenen Grundsatze und jenem, welchem die russische Vertretung Geltung verschaffen wollte, der Unterschied, dass nach ersterem die Angabe des einzuhaltenden Transportweges als ein Recht (Pflicht?) des Aufgebers bezeichnet wird, während der russische Abänderungsantrag sie als eine Vorschrift des Tarifes bezeichnet.

Es ist einleuchtend, dass der russische Vorschlag, selbstverständlich nach Ausschluss der sich auf die Wegeleitung beziehenden Stelle, einen sehr geeigneten Ausgangspunkt für die weitere Ausgestaltung der Normen für die Tarifanwendung bildete, und war daher die Erwartung begründet, dass die diesbezüglichen Berathungen zu einer Vorschrift führen werden, welche, wenn nicht allen, so doch den am nächsten liegenden Fragen der Tarifermittelung Rechnung trägt.

Dies war jedoch nicht der Fall.

In der XI. Sitzung der zweiten Konferenz (Seite 92 der Niederschrift) wurde vorgeschlagen, nicht nur von der Annahme des russischen Abänderungsantrages abzusehen, sondern überhaupt den in Frage stehenden Absatz 2 des Artikels 11 gänzlich zu streichen.

Begründet wurde dieser Antrag wie folgt:

„In Betracht einerseits, dass die von der russischen Vertretung in Vorschlag gebrachte Redaktion der im Vertragsentwurfe enthaltenen vorzuziehen ist;

in Betracht jedoch andererseits, dass dieselbe nur unvollständige Bestimmungen über die Anwendung der im Absatz I des Artikel 11 aufgestellten Grundsätze betreffend die Berechnung der Frachten und die Anwendung der Tarife enthält;

in fernerem Betracht, dass sowohl der jetzige Wortlaut des Absatzes II des Artikels 11 als die russischerseits vorgeschlagene Aenderung desselben zu allen möglichen Streitfragen bei der Anwendung der Tarife Anlass bieten und angesichts der vielen Tarifkombinationen, die sich unter Umständen zwischen einer gegebenen Absende- und Empfangsstation darbieten, dem Handelsstande nur zum Nachtheile gereichen könnten;

in fernerem Betracht, dass es sich um eine Frage der Tarifanwendung handelt, während es sowohl im allgemeinen angezeigt erscheint, Tariffragen von der Vereinbarung auszuschliessen, als auch im gegebenen Falle keine Nothwendigkeit vorliegt in dieselben näher einzutreten,

wird vorgeschlagen den Absatz II des Artikels 11 ganz zu streichen."

Angesichts der hervorragenden Bedeutung der Frage der Tarifanwendung werden wir die geltend gemachten Gründe auf ihre Stichhaltigkeit prüfen, um festzustellen, ob die gefundene Lösung „Streichung des Absatzes" die beste oder etwa gar die einzig mögliche war.

Diese Prüfung ergibt nun folgendes:

Die Behauptung, dass der russische Aenderungsantrag der im Entwurfe enthaltenen Redaktion vorzuziehen sei, ist allerdings zutreffend; sie musste jedoch zur Annahme des ersten Antrages an Stelle des letzteren, nicht aber zur Verwerfung beider führen. Dass der russische Antrag nur unvollständige Bestimmungen über den im ersten Absatz des Artikels 11 aufgestellten Grundsatz, betreffend die Berechnung der Frachten und die Anwendung der Tarife enthält, ist allerdings richtig.

Hieraus hätte man doch aber die Nothwendigkeit, Vollständigeres anzustreben, und nicht das gänzliche Aufgeben jedes diesbezüglichen Versuches, beschliessen sollen.

Uebrigens schuf man dadurch, dass der im ersten Absatz des Artikels 11 aufgestellte Grundsatz:

dass die Berechnung der Fracht nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu erfolgen hat,

ohne jedwede erläuternde Beigabe betreffs der Tarifanwendung blieb, einen viel nachtheiligeren Zustand, als wenn man sei es den russischen, sei es den im Entwurfe enthaltenen Verbesserungsantrag angenommen hätte. Anstatt der durch die uferlose Allgemeinheit des obigen Grundsatzes hervorgebrachten Unsicherheit hätte man alsdann einen Grundsatz gehabt, welcher, ohne die Gesammtheit aller Möglichkeiten zu umfassen, in gewissen Fällen als Richtschnur für die Verwaltungs- und Spruchpraxis hätte dienen können.[8])

[8]) Die Unzulänglichkeit des erwähnten Grundsatzes ist, noch ehe sie im Laufe der Zeit durch die entstandenen Verwickelungen fühlbar wurde, zunächst durch Gerstner und hierauf durch zwei österreichische Handelskammern hervorgehoben worden:

„Jedenfalls erwächst nunmehr der Wissenschaft und der Praxis die Aufgabe obige Frage zu lösen" (Gerstner, Seite 212).

„Es soll ausgesprochen werden, dass internationale Tarife so lange gültig sind, als sie nicht durch Streckentarife unterboten werden" (Handels- und Gewerbekammer in Krakau).

„Im Artikel 11 wären nicht blos ganz allgemeine Grundprinzipien über die Berechnung der Fracht aufzustellen, sondern durch einige mehr ins einzelne gehende Normen gewisse gemeinsame Grundlagen für die Tarifbildung und Tarifänderung zu vereinbaren" (Handels- und Gewerbekammer in Salzburg).

„Sowohl der im Entwurfe enthaltene Wortlaut als die vorgeschlagene Aenderung desselben bieten Anlass zu allen möglichen Streitfragen betreffend die Anwendung der Tarife und können, in Berücksichtigung der vielen Tarifkombinationen, die sich unter Umständen zwischen einer gegebenen Absende- und Empfangsstation darbieten, dem Handelsstande nur zum Nachtheile gereichen.“

Die Zweifel werden so lange bestehen und der Handel so lange benachtheiligt sein, als es zahlreiche und verwickelte, durch Unterbietungen mehr oder weniger irreführende Tarife und verschiedene Kartirungsmöglichkeiten daneben aber keine zurechtweisenden Leitfaden geben wird. Je grösser die Verwickelung, desto dringender das Bedürfniss, durch eine möglichst erschöpfende Vorschrift den Folgen derselben vorzubeugen. Die Schwierigkeit, einen durchschlagenden Erfolg zu erzielen, enthebt nicht von der Verpflichtung, die Lösung anzustreben. Und besser als eine durch völligen Mangel entsprechender Vorschriften hervorgebrachte gänzliche Rathlosigkeit ist doch immer eine Bestimmung, durch deren Anwendung man sich über die eine oder die andere der in der Abwickelung der Transportgeschäfte sich ergebenden Schwierigkeiten hinweghilft.

„Es handelt sich weiter um eine Frage der Tarifanwendung und

1. es ist im allgemeinen angezeigt, Tariffragen von dem Uebereinkommen auszuschliessen,
2. es liegt auch im gegebenen Falle keine Nothwendigkeit vor, in solche näher einzugehen.“

Es besteht kein Zweifel, dass es sich um eine Frage der Tarifanwendung handelt,[9]) und es wäre bei dieser Erkenntniss angezeigt gewesen, die Tariffrage überhaupt aus dem Uebereinkommen auszuschalten und die Lösung dieser schwierigen Frage dem eigentlich zuständigen Forum, das ist den Tarifverbänden zu überlassen, ohne, wie geschehen, präjudizirend vorzugreifen.

Aus den weiteren Verhandlungen ging nun folgender Wortlaut des Artikels 11 hervor:

„Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zu gute kommen. Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden und gehörig protokollarisch festzustellen sind. Diese Auslagen sind im Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizulegen sind.“

In der dritten Konferenz (Seite 60 der Niederschrift) wurde schliesslich nach einer materiell unwesentlichen Aenderung des letzten Absatzes der gegenwärtig gültige Wortlaut angenommen.

Im nachstehenden wollen wir uns auf die Erörterung beschränken, ob die Eingangsbestimmung des Artikels 11, das ist die einzige, welche auf die Frachtermittelung im allgemeinen Bezug hat, nämlich:

„Die Berechnung der Fracht erfolgte nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife.“

einen genügenden Wegweiser bietet, damit sich Verfrachter und Frachtführer im Dickicht des Tarifwesens zurechtfinden können. Zu diesem Behufe werden wir zunächst nicht etwa in demselben Umschau halten (dazu wird sich vielleicht noch Gelegenheit bieten), sondern hören, was verschiedene Gewährsmänner von hüben und drüben darüber sagen.

Infandum jubes . . . . . renovare dolorem.

„Mit dem dichter werdenden Eisenbahnnetz und Eisenbahnverkehr entstanden nicht nur immer mehr solcher direkten und Verbandstarife mit verschiedenen Klassifikationen, sondern die Verbände griffen gegenseitig in ihre Gebiete über und machten sich Konkurrenz in den Knotenpunkten. Daraus folgte ein fortwährender Wechsel in der Klassifikation und den Sätzen, eine Unsicherheit und Verwirrung des ganzen Tarifwesens, so dass nicht nur das Publikum, sondern selbst die Eisenbahnbeamten in den Tarifen sich nicht mehr mit Sicherheit zurechtfanden, zahlreiche Reklamationen hervorgerufen wurden usw. (F. Ulrich — Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen — Berlin u. Leipzig — 1886 — Seite 89).

In demselben Werke ist (Seite 90) aus einem Ausschussberichte, welcher der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1871 erstattet wurde, folgende Stelle wiedergegeben:

. . . . . . „Wenn nun alsdann in jedem dieser Verbände eine verschiedene Klassifikation in Geltung ist, so entsteht hierdurch eine solche Verworrenheit, dass es selbst geübten Expedienten schwer fällt, den vortheilhafteren Kartirungsmodus zu ermitteln und dass zahlreiche Irrthümer unvermeidlich werden, welche usw.“

Trotz ihres Alters, welches man bei der Schnelllebigkeit des Eisenbahnwesens sogar als ein hohes bezeichnen könnte, ist diese Aeusserung noch immer nicht veraltet.

„Unser Tarifwesen“ — schreibt Dr. Ernst Seidler[10]) in einem sehr interessanten Aufsatze, „hat sich allmählich derart komplizirt, dass es selbst erfahrenen Eisenbahnbeamten nicht leicht ist, dasselbe vollkommen zu beherrschen; um so weniger ist es dem Laien möglich in demselben sich zu orientiren.“

Einer der hervorragendsten französischen Juristen, der sich viel und eingehend mit eisenbahnrechtlichen Fragen beschäftigt hat, J. Bédarride, äussert sich wie folgt:

„Mais comment le public se retrouvera-t-il au milieu de ce fouillis de chiffres qui défie des hommes spéciaux eux mêmes? On l'a dit avec raison, les innombrables tarifs simultanément mis en pratique forment un véritable labyrinthe, au milieu duquel il n'est donné à personne de se reconnaître, pas même aux employés des chemins de fer . . . .

En effet le calcul du prix total exige une combinaison de chiffres qui demande une aptitude qu'il n'est pas donné à tout le monde de posséder.“[11])

[9]) Bereits im ersten, in der Nr. 29 des vorigen Jahrganges enthaltenen Aufsatze, habe ich hervorgehoben, dass die Bundesregierung, in Uebereinstimmung mit den Urhebern des Uebereinkommens, lediglich die Absicht hatte, ein einheitliches mit Gesetzeskraft versehenes Transportrecht für gewisse umschriebene Fragen, unter welchen jene der Tarifirung sich nicht befand, zu schaffen. Desgleichen habe ich darauf hingedeutet, dass die im Laufe der Verhandlungen geäusserte Absicht, den ursprünglichen Rahmen der Vereinheitlichung durch die Einbeziehung weiterer Fragen zu überschreiten, fallen gelassen worden ist, und schliesslich durch die mit dem ursprünglichen Programm in Widerspruch stehende, übrigens ganz überflüssige Einbeziehung des Tarifgebietes in das Uebereinkommen, in dasselbe ein Moment der Unsicherheit getragen und auf diese Weise folgenschweren Missverständnissen Thür und Thor geöffnet wurde.

[10]) Oesterreichische Eisenbahnzeitung Nr. 4 vom 1. Februar 1898.

[11]) Les chemins de fer, au point de vue de transport des voyageurs et des marchandises par J. Bédarride Troisième édition, — revue et annotée par H. F. Rivière. Paris 1891. (I. Band Seite 46 u. 47.)

Einem interessanten, in der Generalversammlung des Vereines „Kommunikation" am 29. April 1896 von Herrn Alexander Freud erstatteten Referate entnehmen wir folgendes:

„Es ist kein Geheimniss, dass es nur wenige gibt, die sich in dem österreichischen Tarifwesen auskennen und dass selbst diese wenigen auf umfassende Kenntnisse keinen Anspruch machen dürfen.

Bedenken Sie, welche Schwierigkeiten es dem Kaufmann oder Industriellen bereitet, wenn er sein Offert unter Einrechnung der Frachtkosten erstellen soll, oder die Höhe der Fracht aus anderen Gründen kennen muss. Eine Frachtkalkulation ist unter diesen Verhältnissen eine quälende, zeitraubende und anstrengende Arbeit. Nehmen wir an, ein Verfrachter hätte einen Frachtsatz zu kombiniren. Und nun sucht er vorerst einen direkten Tarif. Aber entweder besteht keiner — das ist die Regel — oder der eventuell bestehende ist zu hoch. Und dann kommt das Aneinanderreihen der Lokaltarife, ein Versuch, einen auf einer Unterwegsstation bestehenden Verbandstarif zu benutzen, der wieder auf seine Richtigkeit zu prüfen ist; da findet man nicht die Aufgabestation, dort nicht die Endstation. Jeder Tarif hat Nachträge und Anhänge und in jedem sind zweifelhafte Tarifbestimmungen, deren Absicht nicht zu erkennen ist; da gibts Ausnahmetarife, dort Publikationen. Und wenn es ihm gelang, einen Satz zu konstruiren und er das Gut zur Aufgabe bringt, das Eisenbahnorgan hat keine Zeit, oft nicht die ausreichenden Kenntnisse und nicht genügendes Tarifmaterial, eingehendere Kalkulationen vorzunehmen. Mit Goethe sagend: — „Ein guter Mensch in seinem dunklen Drange ist sich des rechten Weges wohl bewusst" — wählt er nach bestem Wissen und Können einen Weg, eine Tarifkombination." (Das österr. Tarifwesen in Theorie und Praxis. Seite 25 und 26. Herausgegeben vom Verein „Kommunikation" Wien 1896)

In der Einleitung zu seinem Buche „Les tarifs internationaux des chemins de fer" sagt J. B. Lanckmann: „La multiplicité, des tarifs est une des causes principales des irrégularités qui se produisent dans le trafic international. Elle est pour le public une source intarissable de difficultés et constitue même pour les agents du chemin de fer un embarras perpétuel."

In einer Entscheidung des österreichischen obersten Gerichtshofes vom 11. Oktober 1898, Zahl 12 129, wurden unter den Gründen für das Urtheil als unumstössliche Thatsache die Umstände hervorgehoben, dass das Tarifwesen der Eisenbahnen sehr komplizirt ist und von dem Geschäftsmanne eine genaue Kenntniss der Tarifsätze nicht erwartet werden kann.

Wie aus einer in der „Revue politique et parlamentaire" vom 10. Februar d. J. vom französischen Staatsrath C. Colson veröffentlichten Abhandlung über die Nebengebühren und die Bedingung der Anwendung der Spezialtarife hervorgeht, ist die Frachtermittelung auch in Frankreich, sobald mehr als eine einzige Eisenbahn in Frage kommt, mit Schwierigkeiten verbunden.

In einem unter dem Titel „La suppression du G. 5" im „Le Journal des transports" Nr. 17 vom 29. April l. J. erschienenen Artikel heisst es ausdrücklich, dass ein gewisser französischer Verbandstarif nur mit schmerzhaften geistigen Anstrengungen, welche dem Schlage des Stahles auf Stein gleichkämen, verstanden werden könne. („ . . . . . . . d'une lecture extraordinairement difficile, et la clarté ne s'en dégage qu'au prix de douloureux efforts intellectuels." — „Tels les coups répétés du briquet d'acier sur le silex récalcitrant.")

In weniger drastischer Weise, aber mit hervorragender Sachkenntniss bespricht ein unter dem Zeichen Hn. sich verbergender Fachmann in der Nr. 44 des vorigen Jahrganges der Zeitung des Vereins d. E.-V. unter der Ueberschrift „Sind unsere Gütertarife reformbedürftig?", gewisse Mängel der deutschen Gütertarife.

„Die Uebersichtlichkeit und Klarheit, die wesentliche Erfordernisse jedes guten Tarifes sind, sie gingen im Laufe der Jahre immer mehr verloren. Es wäre ungerecht, wollte man bestreiten, dass an die Ausgestaltung der Tarifvorschriften und der Güterklassifikation eine Unsumme von Fleiss und geistiger Arbeit verwendet worden ist.

Aber mir will scheinen, dass das Ergebniss nicht gleich gross gewesen ist, dass es verhältnissmässig weit zurücktritt hinter der aufgewendeten Mühe. Ich glaube des Einverständnisses der Mehrzahl aller derer sicher zu sein, die die Tarife praktisch anzuwenden haben, wenn ich behaupte, dass die allgemeinen Tarifvorschriften zum Theil zu verwickelt, zu gekünstelt sind, dass sie anderseits vielfach den leitenden Gesichtspunkt aus den Bestimmungen allein gar nicht erkennen lassen . . . . . . .

Aber nicht nur die, durch übergrosse Menge der aufgezählten Artikel hervorgerufene Unübersichtlichkeit ist es, die der Klassifikation zum Vorwurf gemacht werden muss, sondern beinahe mehr noch der Umstand, dass die Zugehörigkeit zu der einen oder anderen Klasse theilweise von Merkmalen abhängig gemacht ist, deren Vorhandensein ohne besondere technische Kenntnisse und Vorrichtungen gar nicht geprüft werden kann . . . . . .

Die Filigranarbeit, die die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation zu dem gemacht haben, was sie heute sind, ist wohl bei einem Kunstwerke angebracht, aber nicht bei einem Gebrauchsgegenstand, was ein Gütertarif doch ist und sein soll."

Sehr richtig bemerkt der „Allgemeine Tarifanzeiger" (Nr. 3 vom 1. Februar 1895): „Bei den heutigen, ungemein verworrenen Tarifverhältnissen kommt noch dazu, dass ein r i c h t i g e r Frachtsatz nicht immer der b i l l i g s t e ist."

In dem von der kaiserlichen technischen Gesellschaft in Russland herausgegebenen Werke (Aperçu des chemins de fer russes depuis l'origine jusqu'en 1892 — Bruxelles 1897 — Band II Seite 141) wird der russischen Tarife wie folgt gedacht:

„On observe encore une plus grande hétérogénéité dans les arrêts des tribunaux, relativement aux questions des tarifs. Elle est due, apparemment, à la complication de la nomenclature des marchandises et à ce que, sur chaque ligne, outre les tarifs intérieurs, il existe des tarifs communs directs dépendants de la nature de la marchandise et de la direction qu'on lui fait prendre. Cet état de choses exige de la part des agents des chemins de fer une connaissance parfaite des tarifs en vigueur sur toutes les lignes; très-dificile à acquérir quand il s'agit d'expédier les marchandises à de grandes distances par des lignes différentes ayant chacune son tarif particulier. Dans de pareilles conditions, il est souvent très malaisé de s'y retrouver, même pour une personne bien au courant des quéstions de tarif, et à fortiori pour le tribunal."

Ertheilen wir nun schliesslich wieder Herrn Dr. Ernst Seidler das Wort[13]) „Unser Tarifwesen aus dem Gesichtspunkte der Volkswirthschaft, insbesondere der Handelspolitik":

„Schon in formeller Hinsicht erscheint unser Tarifwesen als ein sehr komplizirter und schwer zu beherrschender Gegenstand . . . . .

Allerdings bestehen auf unseren Hauptbahnen mehr als 100 direkte Verbandstarife; gleichwohl sind kaum 20 % aller Stationsverbindungen mit direkten Tarifen für alle Güterklassen versehen und erspart selbst der Bestand dieser Verbandstarife dem Publikum nicht das Studium der Lokaltarife, da diese zuweilen niedriger sind als jene.

Die Lokalgütertarife sind aber an und für sich ausserordentlich komplizirt; sie enthalten zahlreiche Deklassifizirungen gewisser Güter auf der betreffenden Bahn — ganz zu schweigen von den massenhaften, vielfach verklausulirten Ausnahmetarifen, die bald eine Herabsetzung der normalen Gebühren für die ganze Strecke der betreffenden Eisenbahnverbindungen, ja selbst nur in einer bestimmten Richtung der Transportbewegung zum Gegenstande haben und bald im Kartirungswege, bald in Form von Refaktien gewährt werden. Hieraus wird klar, dass die

[13]) Oesterreichische Eisenbahnzeitung Nr. 17 vom 17. Juni l. J.

durch die Güterklassifikation geschaffene Ordnung des formalen Tarifsystems nicht eben sehr weit geht.

Hierzu kommt, dass Kilometer-, Stations- und Schnitttarife bunt neben einander stehen und dass auch in anderer Hinsicht die dem verfrachtenden Publikum ohnedies so schwierige Kontrole der bahnseitigen Tarifirung vielfach erschwert wird.

Nun denke man sich aber noch diesen ganzen Tarifknäuel in fortwährender Bewegung. Die Tarifänderungen erfolgen durch Hinausgabe von Nachträgen zu den betreffenden Tarifen, durch die Neuauflage von Tarifen und die Neuauflage von Tarifnachträgen.

Man kann hieraus ermessen, wie schwierig es für den Bahnbeamten, vollends aber für den Verfrachter ist, sich in momentan geltenden Tarifsätzen zurecht zu finden. Die Zahl der Nachträge zu einzelnen Tarifen ist eine beträchtliche, ja es fehlt auch nicht an Nachträgen zu den Nachträgen der Normaltarife. Ausserdem aber werden unzählige Tarifermässigungen für einzelne Artikel nur auf kurze Dauer, beziehungsweise auf Widerruf gewährt."

(Fortsetzung folgt.)

## Eisenbahngesetzgebung in der Schweiz.

Um die Uebernahme der schweizerischen Privatbahnen auf den Bund, die im Jahre 1903 durchgeführt sein soll, für welche aber schon im nächsten Jahre die obersten Behörden theilweise geschaffen werden, nach allen Seiten hin gehörig vorzubereiten, ist die eidgenössische Gesetzgebung eifrig am Werke. Dieser Tage stand besonders der Gesetzentwurf betreffend die Arbeitszeit bei den Transportanstalten zur Berathung. Im Nationalrath erhielt der wichtige Art. 6 im wesentlichen folgende Fassung: den Beamten, Angestellten und Arbeitern sind im Jahre angemessen vertheilt 52 Tage frei zu geben, wovon jedenfalls 17 auf den Sonntag fallen sollen. Die Ruhetage sollen volle 24 Stunden umfassen, und um mindestens sechs Stunden verlängert werden, sofern ihnen nicht die im Gesetz geforderte ununterbrochene Ruhepause unmittelbar oder kurz vorher vorausgegangen ist. Sie müssen jeweils mit einer Nachtruhe endigen und sollen am Wohnorte zugebracht werden können. Das Lokomotiv- und Zugpersonal der Hauptbahnen sowie das Personal in wichtigen Bahnhöfen solcher Bahnen hat überdies vom Beginn des sechsten Dienstjahres an Anspruch auf acht Tage Urlaub im Jahre. Das übrige Personal der Hauptbahnen, sowie dasjenige der Nebenbahnen hat Anspruch darauf, dass ihm von den gesetzlich bestimmten 52 Ruhetagen mindestens acht Tage als zusammenhängender Urlaub gewährt werden. Wegen der durch dieses Gesetz dem Personal gewährten Erleichterungen, darf eine Schmälerung des bisherigen Lohnes oder Gehaltes nicht stattfinden. Weiterhin bestimmt das Gesetz, dass, wo die von ihm geforderten Ruhepausen nicht am Wohnort zugebracht werden können die Verwaltung dem Personal entsprechende Unterkunftsräume usw. zur Verfügung zu stellen hat.

An den Sonntagen sowie an den allgemeinen Feiertagen, Neujahr, Charfreitag, Himmelfahrt und Weihnachten ist der gesammte Güterdienst untersagt. Vorbehalten bleibt die Beförderung von Gütern und Vieh in Eilfracht. Der kantonalen Gesetzgebung steht frei, vier weitere Feiertage im Jahr zu bestimmen, an welchen keine gewöhnlichen Frachtgüter übernommen oder ausgeliefert werden dürfen. Ein ziemlich weites Feld für Ausnahmen lässt jedoch Art. 9, welcher besagt, wenn besondere Verhältnisse es nothwendig machen, ist der Bundesrath ermächtigt, gegenüber den Bestimmungen dieses Gesetzes ausnahmsweise Anordnungen zu treffen.

Dem Art. 4 über die Arbeitszeit gab der Nationalrath folgende Fassung: Die Dauer der Dienstbereitschaft soll für das Lokomotiv- und Zugpersonal, sowie für das mit der Zugabfertigung und dem Rangirdienst betraute Personal der Hauptbahnhöfe der Hauptbahnen 14 Stunden, für die Schrankenwärterinnen 12 Stunden, für das übrige Personal 16 Stunden innerhalb 24 Stunden nicht übersteigen. Die Dienstbereitschaften von 14 und von 15 Stunden dürfen, soweit besondere Verhältnisse es nöthig machen, auf 16 Stunden ausgedehnt werden, vorausgesetzt, dass die Dienstbereitschaft im Durchschnitt von 3 Tagen nicht über 14 bezw. 15 Stunden hinausgeht. Abgesehen von den eigentlichen Nachtwächtern darf ein Angestellter innerhalb eines Monates höchstens an 14 Tagen zum Nachtdienst verhalten werden. Nachtarbeit d. h. zwischen 11 Uhr Abends und 4 Uhr Morgens soll in den Diensteintheilungen mit 25 % Zuschlag berechnet werden.

Wichtig sind zugleich die Verhandlungen über das Nebenbahnengesetz. Hier herrschten zwischen Nationalrath und Ständerath erhebliche Meinungsverschiedenheiten. Die Kommission des Ständerathes hatte beantragt: „Die Kreuzung in Schienenhöhe (à niveau) bestehender Haupt- und Nebenbahnen durch eine neu zu erstellende Nebenbahn ist grundsätzlich gestattet." Der Nationalrath wollte diese Kreuzungen nur bei besonderer Genehmigung durch den Bundesrath im Einzelfalle zulassen. Bundesrath Zemp bekämpfte den weitergehenden Kommissionsantrag energisch. Kreuzungen in Schienenhöhe seien möglichst zu vermeiden und sollten nur Ausnahmen sein. Er warnte im Interesse des Verkehres und der Betriebssicherheit dringend davor, das bisherige Verhältniss umzukehren und die Ausnahme zur Regel zu machen. Das Eisenbahndepartement und der Bundesrath müssten die Verantwortung für die Folgen eines solchen Beschlusses entschieden ablehnen. Ein anderer Redner hob hervor, im Auslande vermeide man sogar Uebergänge über die Landstrassen in Schienenhöhe; der schweizerische Transitverkehr nehme immer mehr zu: die Schweiz müsse Schritt halten mit dem internationalen Verkehr. Es wurde schliesslich das Wort „grundsätzlich" aus dem ständeräthlichen Kommissionsantrag gestrichen.

Weiter hat der Ständerath beschlossen, dass der Bund den Nebenbahnen für Beförderung der Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe zu vergüten habe, entgegen dem Beschluss des Nationalrathes, der nur die Vergütung der Hälfte will. Bundesrath Zemp betonte, wenn der Bund die Nebenbahnen unterstützen solle, so solle dafür ein besonderes Gesetz erlassen werden, aber es dürfe nicht auf Kosten der Postverwaltung geschehen.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Zur Kanalfrage** schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.", dass das Gerücht, die Kanalvorlage solle ohne wesentliche Abänderungen, nur mit einem geringen, für die Gewinnung der schlesischen Abgeordneten bestimmten Ausputze versehen, wieder eingebracht werden, dagegen sollten alle sonstigen Kompensationsforderungen unberücksichtigt bleiben, durchaus irrthümlich sei, und sie fügt hinzu: „Die Vorarbeiten für die Kanalvorlage sind noch nicht völlig abgeschlossen; es lässt sich aber so viel schon mit Bestimmtheit sagen, dass die Vorlage nicht nur durch Berücksichtigung Schlesiens ergänzt, sondern durch Vorschläge zur Ausgestaltung und Vervollständigung des östlichen Wasserstrassennetzes wesentlich erweitert werden wird. Auch soll einigen dringenden Wünschen landwirthschaftlicher Kreise durch Verbesserung der Vorfluth und Beseitigung von Hochwasserschäden Rechnung getragen werden. Es ist daraus aber keineswegs der Schluss zu ziehen, dass die Staatsregierung von ihrem bei der früheren Vorlage eingenommenen Standpunkte abgewichen sei. Alle die Pläne, welche nunmehr zu einem einheitlichen Ganzen verschmolzen werden sollen, sind von den zuständigen Behörden seit Jahren verfolgt und theilweise bereits eingehend bearbeitet, konnten aber nicht früher zum Abschluss gebracht werden. Sie sollten indess, wie regierungsseitig auch in den Kanalverhandlungen mehrfach erklärt worden ist, allmählich zur Ausführung gelangen, so dass Klagen über Bevorzugung einzelner Landestheile auch dann hinfällig geworden sein würden, wenn der Landtag dem Rhein-Elbekanal-Plan zugestimmt hätte. Noch eindringlicher wird die Absicht der Staatsregierung allerdings nunmehr hervortreten, wenn die demnächst abzuschliessenden Einzelpläne es gestatten, alles in einer Gesammtvorlage zu vereinigen. Diese wird in der That so ausgestattet werden, dass die Staatsregierung mit Bestimmtheit auf ihre Annahme rechnet."

— **Betriebseröffnungen.** Am 9. d. Mts. ist die 15,85 km lange, der Aktiengesellschaft Kolberger Kleinbahnen gehörende Theilstrecke Mühlenbruch-Dummadel für den Gesammtverkehr dem Betriebe übergeben worden. Die Strecke schliesst in Mühlenbruch an die gleichfalls im Besitze der Aktiengesellschaft Kolberger Kleinbahnen befindliche Kleinbahn Regenwalde-Kolberg sowie in Dummadel an die der Aktiengesellschaft Greifenberger Kleinbahnen gehörende Kleinbahn Greifenberg-Dargislaff an, ist 1 m-spurig und hat folgende Stationen: Pinnow, Witzmitz, Natelfitz, Wisbu, Wisbu-Vorwerg und Dummadel. Den Betrieb führt die in Stettin ansässige pommersche Betriebsdirektion der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co., Berlin.

Am 16. d. Mts. ist die zum Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt gehörige 6.89 km lange Nebenbahnstrecke Oberrottenbach-Königsee mit den Stationen Köditzberg, Unterköditz und Königsee Thür. für den Gesammtverkehr eröffnet worden.

— Die **Tunnelbahn unter der Spree** und die sich daran anschliessende Strassenbahn von Stralau bis zum schlesischen Bahnhof ist vor einigen Tagen landespolizeilich abgenommen worden. Die Einrichtungen fanden allgemeine Anerkennung. Besondere Genugthuung erweckte der Umstand, dass sämmtliche Wagen der Bahn mit Glühstoff geheizt sind. Dem öffentlichen Verkehr ist die Bahn am 18. d. Mts. übergeben worden. Die Wagen verkehren vom Schlesischen Bahnhof bis zur Warschauer Strasse in Abständen von 7½ Minuten, von da bis Treptow alle 15 Minuten. Der Fahrpreis ist auf 10 ₰ festgesetzt.

— Aus Anlass der auch von uns mehrfach erwähnten, durch die ungewöhnliche mit Schneefall verbundene Kälte verursachten **Betriebsstörungen auf den Linien der Grossen Berliner Strassenbahn** hat der Polizeipräsident von Berlin an die Direktion der genannten Gesellschaft nachstehende Verfügung gerichtet:

„Die erheblichen Störungen, welche während der letzten Tage im Betriebe der dortseitigen elektrischen Strassenbahnen vorgekommen sind, haben vorwiegend darin ihren Grund, dass die Grosse Berliner Strassenbahn es unterlassen hat, geeignete Maassnahmen zu treffen, um den Betriebswiderstand zu beseitigen, der durch die gefrorenen Schneekörper, die auf die Gleise und in deren Rillen geriethen, hervorgerufen wurde. Die Gesellschaft hätte sich die Reinhaltung der Gleise besonders angelegen sein lassen müssen und hätte zu diesem Zwecke, namentlich in den verkehrsreichen Strassen, ein grösseres Aufgebot von Personen dauernd beschäftigen sollen, während thatsächlich das für gewöhnlich angestellte Personal kaum in wahrnehmbarer Weise vermehrt wurde. Es hätte ferner rechtzeitig und in wirksamer Weise Salz gestreut werden müssen, um die Schneekörper von den Schienen loszulösen. Die Verwendung von Salz, welches im Betriebe der Grossen Berliner Strassenbahn bei Thauwetter vielfach im Uebermaasse stattgefunden hat, wäre im vorliegenden Falle durchaus angezeigt gewesen.

Dass die Eigenart der Akkumulatoren an den Verkehrsstörungen keineswegs in ausschlaggebender Weise die Schuld trägt, zeigt das Beispiel der Berlin-Charlottenburger Strassenbahn, auf welcher der Verkehr sich glatt abgewickelt hat. Indem ich mir vorbehalte, noch näher zu prüfen, ob und in welcher Weise die Behandlung, welche den dortigen Akkumulatoren zu theil wird, verbesserungsbedürftig ist, fordere ich die Grosse Berliner Strassenbahn auf, mir eingehende Mittheilung zu machen, welche Maassnahmen die Gesellschaft in künftigen, ähnlichen Fällen nach der angedeuteten, die Reinhaltung der Gleise betreffenden Richtung zu veranlassen gedenkt. Insbesondere erwarte ich Angaben darüber, in welcher Weise bei plötzlich eintretenden Schneefällen die unverzügliche Verwendung einer genügenden Anzahl von Hilfskräften thunlichst gesichert werden soll."

Die Berliner Aufsichtsbehörde sieht hiernach keineswegs allein in dem Versagen des Akkumulatorenbetriebes den Grund der beklagten Betriebsstörungen, sondern sie schiebt die Hauptschuld der Strassenbahnverwaltung wegen ihrer ungenügenden Vorkehrungen für das Reinhalten der Gleise von Schnee zu. Zweifellos wirkten hier eine Reihe von schwierigen Umständen zusammen. Jedenfalls sind wir der Meinung, dass auch bei noch umfassenderen Vorkehrungen für die Reinhaltung der Gleise von Schnee doch die Stockungen im Akkumulatorenbetriebe nicht vermieden wären, weil bei einem so schweren Winterwetter, wie wir es in den Tagen vom 11. bis 14. d. Mts in Berlin erlebten, die Anforderungen an den Akkumulatorenbetrieb höher sind, als seine Leistungen. So lange diese nicht erheblich gesteigert werden können, ist der Akkumulatorenbetrieb den Anforderungen des Berliner Strassenverkehrs nicht gewachsen. Dieses Urtheil bleibt bestehen. Ob man das Heilmittel in einer Verbesserung des Akkumulatorenbetriebes suchen kann oder ob der Uebergang zu einem anderen System nöthig wird, ist eine sehr schwierige, wesentlich technische Frage, die wir hier nicht entscheiden wollen. Bei dem grossen Widerstande, dem die Einführung des Oberleitungsbetriebes in den Hauptstrassen Berlins sowohl wegen der u. E. übertriebenen ästhetischen Bedenken als wegen der bei dem plötzlichen Zerreissen von Drähten möglichen Gefahren begegnet, scheint doch die Einführung eines erprobten Unterleitungsbetriebes besondere Erwägung zu verdienen, nachdem sich die mit ihm versehene, in den lebhaftesten Berliner Strassen liegende Strecke der Firma Siemens & Halske auch diesmal wieder so trefflich bewährt hat.

— Unter der Firma **„Ahaus-Enscheder Eisenbahngesellschaft"** ist eine neue Aktiengesellschaft mit dem Sitze in Ahaus und 1 500 000 ℳ oder 900 000 Gulden holländisch Grundkapital eingetragen. Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Ahaus über Wessum, Alstätte nach Enschede.

— Der mecklenburgische Landtag nahm die Regierungsvorlage an, die wegen der Preissteigerung von Holz und Eisen den Kostenanschlag für das **Dampffährprojekt Warnemünde-Gjedser** übersteigenden Mehrkosten bis 850 000 ℳ zu bewilligen.

— In den letzten Tagen wurde seitens der bayerischen Staatsregierung dem versammelten Landtage und zwar zunächst der Kammer der Abgeordneten ein weiterer **Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung von Bahnen örtlicher Bedeutung**, zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt. Er umfasst nicht weniger als 34 Lokalbahnen, und zwar sind dies die folgenden: Pasing-Herrsching (Ammerseebahn), Giesing-Aying, Ebersberg-Wasserburg Bahnhof-Wasserburg Stadt, Traunstein-Waging, Ingolstadt-Riedenburg, Landau a/I.-Arnstorf, Passau-Hauzenberg, Eggmühl-Langquaid, Konzell-Miltach, Amberg-Lauterhofen, Tirschenreuth-Bärnau, Pressath-Kirchenthumbach, Nabburg-Oberviechtach, Ranna-Auerbach, Frensdorf-Ebrach, Münchberg-Zell, Falls-Gefrees-Gefrees, Bayreuth-Hollfeld, Rothenkirchen-Tettau, Rübleinshof-Allersberg, Neustadt a/A.-Uehlfeld, Dombühl-Rothenburg, Ansbach-Bechhofen, Wilhermsdorf-Markt Erlbach, Nürnberg Nordbahnhof-Grossreuth, Miltenberg-Stadtprozelten, Schweinfurt-Gerolzhofen, Ochsenfurt-Röttingen, Nördlingen-Wemding, Mertingen-Wertingen, Oberhausen-Welden, Memmingen-Legau und Pfronten-Schönbühl, für deren Ausführung ein Gesammtbetrag von 46 533 600 ℳ beansprucht wird. Der **Art. 2** des Gesetzentwurfes bestimmt, dass mit der baulichen Ausführung vorgenannter Lokalbahnen erst dann vor-

zugehen ist, wenn der für den Bahnbau und dessen Zugehör erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei dem Eisenbahnärar zum Eigenthum überwiesen sein wird.

In der Begründung dieses Gesetzentwurfes wird zunächst dargelegt, dass bei Einbringung des Lokalbahngesetzes vom Juni 1896 im rechtsrheinischen Bayern im ganzen 75 solcher Linien mit zusammen 1 293 km Länge bestanden und mit gedachtem Gesetze die Erbauung von weiteren 26 staatlichen Lokalbahnen mit 433 km Länge genehmigt wurden, wozu noch sieben als Privatunternehmungen gebaute Lokalbahnen mit 98 km Länge kamen, sodass somit jetzt in Bayern 108 Linien mit 1 824 km Länge ausschliesslich für den Lokalverkehr im Betriebe stehen. Von besonderem Interesse für die Vergleichung der Entwickelung des bayerischen Eisenbahnnetzes mit der Entwickelung der Eisenbahnnetze in den übrigen deutschen und verschiedenen ausserdeutschen Ländern sind die nachstehenden, dem „Archiv für Eisenbahnwesen“ entnommenen und in der Begründung aufgeführten diesbezüglichen Angaben nach dem Stande am Schlusse des Jahres 1897:

| Länder | der einzelnen Länder | | Länge der Ende 1897 im Betriebe gestandenen Eisenbahnen | treffen auf je | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Flächengrösse in Quadratkilom. | Bevölkerungszahl | | 100 qkm | 10 000 Einwohner |
| | (abgerundete Zahlen) | | km | | |
| Preussen | 348 600 | 31 855 000 | 28 498 | 8,1 | 8,9 |
| Bayern | 75 900 | 5 819 000 | 6 283 | 8,2 | 10,7 |
| Sachsen | 15 000 | 3 788 000 | 2 752 | 18,3 | 7,3 |
| Württemberg | 19 500 | 2 081 000 | 1 632 | 8,3 | 7,8 |
| Baden | 15 100 | 1 725 000 | 1 861 | 12,3 | 10,8 |
| Elsass-Lothringen | 14 500 | 1 641 000 | 1 735 | 11,9 | 10,5 |
| übrige deutsche Staaten | 52 100 | 5 371 000 | 5 355 | 10 2 | 10,0 |
| Deutschland zusammen | 540 700 | 52 280 000 | 48 116 | 8,9 | 9,2 |
| Oesterreich - Ungarn einschl. Bosnien usw. | 676 000 | 44 906 000 | 33 668 | 5,0 | 7,4 |
| Grossbritannien und Irland | 316 800 | 40 390 000 | 34 445 | 10,9 | 8,5 |
| Frankreich | 536 400 | 38 269 000 | 41 312 | 7,8 | 10,8 |
| Russland einschl. Finland, aber ohne Sibirien u. Transkaspien | 5 390 000 | 106 234 000 | 40 262 | 0,7 | 3,8 |
| Italien | 286 600 | 31 479 000 | 15 643 | 5,5 | 5,0 |
| Belgien | 29 500 | 6 587 000 | 5 904 | 20,0 | 9,1 |
| Niederlande einschl. Luxemburg | 35 600 | 5 222 000 | 3 129 | 8,8 | 6,1 |
| Schweiz | 41 400 | 3 030 000 | 3 646 | 8,8 | 12,0 |
| Spanien | 514 000 | 18 280 000 | 12 916 | 2,5 | 7,1 |

Aus dieser Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass Bayern im Ausbau seines Eisenbahnnetzes in der Reihe der mit Eisenbahnen am besten ausgestatteten Länder steht, und es wird dies auch in der nächsten Zukunft der Fall sein, wenn die im vorliegenden Gesetzentwurfe beantragten Lokalbahnbauten zur Ausführung gelangt sein werden.

Hinsichtlich der Grundsätze, welche für die Aufstellung der Bahnprojekte maassgebend waren, führt die Begründung ferner folgendes Bemerkenswerthe an: 1. Bei Aufstellung der Projekte war zunächst die Wahl der Spurweite Gegenstand eingehender Erwägungen. Da dieselben dahin führten, dass bei keiner der beantragten Lokalbahnlinien durch Anwendung einer Schmalspur Ersparungen an den Baukosten zu erzielen wären, welche es rechtfertigen würden, auf die Vortheile der Normalspur zu verzichten, ist auch letztere für alle Linien in Aussicht genommen worden. 2. Bei der Gestaltung des Grundrisses wird, wie bei den Lokalbahnbauten der letzten Jahre, daran festgehalten, dass die Länge des kleinsten Bogenhalbmessers in der Regel nicht weniger als 200 m betragen soll; nur wenn zu erwarten ist, dass eine Lokalbahn einen besonders lebhaften Verkehr aufzunehmen haben wird, so wird von vornherein auf Anwendung flacherer Bögen Bedacht genommen. 3. Bei dem Aufriss soll die Meiststeigung in der Regel nicht mehr als 25 ‰ betragen. 4. Für die Ausführung der Kunstbauten wird bei geeigneten Konstruktionsverhältnissen meist gewölbten Objekten der Vorzug gegeben werden, weil sie leichter und billiger zu unterhalten sind als solche mit eisernen Ueberbauten. 5. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Herstellung einer guten, vollkommen wasserdurchlässigen und wetterbeständigen Gleisbettung, am besten aus klein geschlagenen harten Steinen oder möglichst sandfreiem Kies, zu richten sein. 6. Der Oberbau wird meist aus Schienen, welche für einen Raddruck von 5 t berechnet sind, auf eisernen Lang- oder Querschwellen hergestellt werden; diejenigen Lokalbahnen aber, welche voraussichtlich einen lebhafteren Verkehr aufzunehmen haben werden, sollen einen Oberbau aus Schienen, welche für 6 t Raddruck berechnet sind, auf eisernem Oberbau erhalten. 7. Für Bahnen mit voraussichtlich mässigem Personenverkehr, meist solchen, welche nicht in der Nähe grösserer Städte an die Hauptbahn anschliessen und daher lediglich den Verkehr der Bevölkerung mit der Hauptbahn oder innerhalb der Lokalbahn selbst zu vermitteln haben, sind und zwar für solche mit geringem Geschäftsverkehr 3—5 Fahrten, für solche mit regem Geschäfts- und Marktverkehr 6—10 Fahrten; für Lokalbahnen, welche in der Nähe grösserer Städte an die Hauptbahn anschliessen oder solche mit der Hauptbahn verbinden, insbesondere wenn dieselben einen erheblichen Ausflugsverkehr von diesen Städten aus aufzunehmen haben werden, sind 9—14 Fahrten, und für Linien, welche voraussichtlich stark von Sommergästen und Turisten benutzt werden dürften, meist Gebirgsbahnen, 10—19 Fahrten in Ansatz gebracht worden.

Für die Ausführung sämmtlicher 34 in Vorschlag gebrachten Lokalbahnen mit einer Gesammtlänge von 633 km ist eine vierjährige Bauzeit in Aussicht genommen.

— Die bayerische Prüfungs- und Revisionsanstalt für elektrische Anlagen in Nürnberg beabsichtigt den Bau einer **elektrischen Eisenbahn von Ebermannstadt nach Gössweinstein** bezw. Behringersmühle in der fränkischen Schweiz und hat nach Mittheilung der M. „Allg. Ztg.“ bereits die Konzession zu den bezüglichen Vorarbeiten erhalten.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben auch im Monat November d. J. ein günstiges Ergebniss geliefert. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 2 585 691 ℳ im Personenverkehr (+ 123 405 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 6 901 364 ℳ im Güterverkehr (+ 163 709 ℳ), 1 222 421 ℳ aus sonstigen Quellen (— 22 471 Mark), 10 709 476 ℳ im ganzen (+ 264 643 ℳ). In der Zeit vom 1. Januar bis 30. November betrug die Einnahme 36 349 660 ℳ im Personenverkehr (+ 1 724 626 ℳ gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 70 280 527 ℳ im Güterverkehr (+ 1 878 749 Mark), 13 171 729 ℳ aus sonstigen Quellen (420 617 ℳ), 119 801 916 Mark im ganzen (+ 4 023 992 ℳ). Die Mehreinnahme beträgt durchschnittlich 593 ℳ für 1 km Bahnlänge.

— Auch die **Pensionskasse der Arbeiter der sächsischen Staatseisenbahnen** hat nach zweitägigen Berathungen der Generalversammlung neue Satzungen aufgestellt, die nun noch der Genehmigung des Bundesraths bedürfen. Die Aenderungen, die in den Verhältnissen der Abtheilung A eintreten, werden durch das neue Invalidenversicherungsgesetz gefordert, gleichzeitig sind aber auch die Bestimmungen der Abtheilung B (eine weitergehende Fürsorge betreffend) an der Hand eines eingeholten versicherungstechnischen Gutachtens neubearbeitet worden. Erfreulicherweise war die Verwaltung in der Lage, die Leistungen der Abtheilung B, insbesondere die Zusatzrente und das Wittwengeld, in wesentlicher Weise zu erhöhen, wofür ihr in der Generalversammlung der Dank der Mitgliedervertreter ausgesprochen wurde. Freilich konnten diese Erhöhungen nicht in völliger Uebereinstimmung mit dem Ergebniss des versicherungstechnischen Gutachtens, sondern nur auf Grund einer verwaltungsseitigen anderweiten Berechnung zugestanden werden, in der Annahme, dass jenes Gutachten nach etwas zu strengen Grundsätzen verfasst worden war. In dieser Hinsicht ist es daher erfreulich, dass dem Vernehmen nach sämmtliche deutschen Eisenbahnpensionskassen beabsichtigen, für die versicherungstechnische Prüfung der Vermögenslage der Abtheilung B ihrer Kassen einheitliche Vorschriften zu treffen, wobei voraussichtlich manche Schwierigkeiten und Zweifel, die dem einzelnen Versicherungstechniker jetzt bei Abfassung seines Gutachtens nothgedrungen erwachsen mussten, werden beseitigt werden. Ob die sächsische Pensionskasse die erhöhten Leistungen auf die Dauer und ohne Erhöhung der Mitgliederbeiträge wird durchführen können, muss die Zukunft lehren.

— Unterm 6. September hatte sich der **Verband reisender Kaufleute Deutschlands** an den preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten wie an das sächsische Finanzministerium gewendet mit der Bitte um Einführung einer **Frachtermässigung** für die Beförderung der **Musterkoffer**. Schon in früheren Eingaben hatte dieser Verband Fahrpreisermässigungen für reisende Kaufleute und die Einführung der Kilometer- oder Markenhefte nach badischem Vorbilde erbeten. Inzwischen war die Leipziger Handelskammer ersucht worden, diese Eingaben zu befürworten, hat aber in ihrer letzten Sitzung beschlossen, diesem Gesuche nicht zu entsprechen. Zwar ist die Leipziger Handelskammer grundsätzlich für die Einführung der Kilometer-

hefte, doch ist dies den zuständigen Behörden hinreichend bekannt, so dass sich die Kammer von einer nochmaligen Eingabe keinen Erfolg versprach. Die anderen Wünsche des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands, insbesondere die Ausdehnung der Dauer der Rundreisefahrscheinhefte für Kaufleute auf sechs Monate, die Zurückvergütung der nicht zurückgelegten Strecken mit dem einfachen Fahrpreise und endlich die Gewährung von 25 kg Freigepäck hat aber nach der Ansicht der Leipziger Handelskammer kaum Aussicht auf Erfüllung, so dass sie von einer Befürwortung dieser Wünsche Abstand nahm. Nur das Verlangen nach Frachtermässigung für die Musterkoffer glaubte die Leipziger Handelskammer unterstützen zu sollen. Indessen hat auch diese Ausnahmebegünstigung im Interesse eines einzelnen Berufes offenbar um so weniger Aussicht bewilligt zu werden, als bekanntlich eine allgemeine Reform des mit dem Personentarif unmittelbar zusammenhängenden Gepäcktarifes im Werke ist.

— **Personalnachrichten.** Den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren bei den Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Schultz in Strassburg i/Els., Keller in Metz und Mayer in Hagenau ist der Charakter als Baurath mit dem Range eines Raths vierter Klasse verliehen.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Gerh. Müller, bisher in Kattowitz, ist an die Eisenbahndirektion in Köln versetzt.

Der Eisenbahndirektor Wittmann, Vorstand einer Werkstätteninspektion in Witten, ist gestorben.

## Oesterreich-Ungarn.

— **Zur Behebung des Wagenmangels.** Wie einem vom Eisenbahnministerium an sämmtliche Staatsbahndirektionen ergangenen Erlasse zu entnehmen ist, hat sich bei der Untersuchung, welche seitens des Eisenbahnministeriums über den in den Monaten Oktober und November d. J. in ungewöhnlicher Schärfe aufgetretenen Wagenmangel gepflogen wurde, u. a. ergeben, dass die herrschende Noth an Kohlenwagen zumeist darauf zurückzuführen ist, dass diese Wagen in den Ladestellen ungebührlich lange zurückgehalten werden. Als Grund für die Wagenüberhaltung wurde festgestellt, dass die Gleisanlagen und Einrichtungen für die Ladearbeiten in den hierbei hauptsächlich in Frage kommenden Kohlenwerken und Zuckerfabriken ganz unzulänglich sind und dass zur Be- und Entladung der Wagen nicht genügende Arbeitskräfte verwendet werden. Es ist begreiflich, dass ein mit Rüben beladener Wagen 30 bis 70 Stunden in einer Fabrik zurückgehalten wird, wenn zur Entladung nur je ein einziger Arbeiter beigestellt wird, der leere Wagen in langwieriger Weise über eine Drehscheibe zu den Schnitteverladeplätzen gebracht werden und stundenlang stehen muss, bis er von dem Schnittelevator oder von der Schlammsturzhalde aus wieder beladen werden kann. Wenn man von der Staatseisenbahnverwaltung verlangt, dass die leeren und beladenen Wagen raschestens beigestellt werden und voraussetzt, dass zu diesem Zwecke der Wagenpark ausreichend vermehrt, dass zahlreiche direkte Güterzüge geführt, die Schleppfahrten vermehrt und überhaupt alle zweckdienlichen Vorkehrungen getroffen werden, so sollte man, wie im Erlasse bemerkt ist, billigerweise erwarten können, dass auch die Interessenten durch Verwendung genügender Arbeitskräfte zur Ladearbeit und entsprechenden Ausgestaltung ihrer Gleisanlagen und Ladeeinrichtungen zur Erzielung eines möglichst raschen Wagenumsatzes mitwirken, da der gemeinsame Zweck nur durch einträchtiges Zusammenwirken erreicht werden kann. Das Eisenbahnministerium hat in dem erwähnten Erlasse die Staatsbahndirektionen angewiesen, das Augenmerk auf die vorbesprochenen Uebelstände zu lenken und durch geeignete Vorsorgen auf deren eheste Beseitigung hinzuwirken. Die Staatsbahndirektion wird, wie das Ministerium hervorhebt, in jenen Fällen, in welchen zu diesem Behufe Verhandlungen über die Revision der Schleppbahnverträge nothwendig sein sollten, Gelegenheit haben, die Interessen der Staatseisenbahnverwaltung gebührend zu wahren und durch geeignete Vorschläge zur zweckmässigen Umgestaltung der veralteten Verkehrsmittel sowohl der Industrie als auch den Verkehrsinteressenten zu nützen. Da auch die Anlagen für die Abwickelung des Verkehres von Massengütern in den Stationen mit grösserem Verkehre sich als unzureichend und nicht durchwegs zweckmässig für eine rasche Wagenentladung erwiesen haben, wurden die Staatsbahndirektionen auch beauftragt, diese Frage eingehend zu studiren und bei der Verfassung der Projekte für die Erweiterungen und Umgestaltung von Stationen auf die Einrichtung von Kohlenrutschen und entsprechender Verladerampen Bedacht zu nehmen.

— Nach einem vor kurzem veröffentlichten Ausweise stellten sich am Schlusse des Jahres 1898 die **Längen der für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen** mit Dampf- und elektrischen Betrieb in Oesterreich wie folgt:

| Bezeichnung der Bahnen | Betriebslänge | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | der eigenen Bahnen | der in Betrieb übernommenen | der gemeinsam benutzten | im ganzen | im Betriebe anderer Bahnen |
| | Bahnstrecken | | | | |
| | Kilometer | | | | |
| Bahnen im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung . | 10 118,695 | 40,993 | 144,716 | 10 314,404 | 21,876 |
| Staatsbahnen im fremden Betriebe | 51,750 | — | 1,661 | 53,411 | 0,285 |
| Privatbahnen im Privatbetriebe . . | 7 967,709 | 31,822 | 50,967 | 8 049,998 | 20,704 |
| ausländische Bahnen auf österreichischem Staatsgebiete . . . . . | 97,629 | — | 1,846 | 99,475 | — |
| zusammen | 18 235,783 | 82,315 | 199,190 | 18 517,288 | 42,865 |

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen im Oktober d. J.** Im vorgenannten Monate wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 13 328 735 Personen und 10 967 929 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Gesammteinnahme betrug 28 007 088 Gulden, d. i. für das Kilometer 1 502 fl. Im gleichen Monate 1898 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 11 072 780 Personen und 10 510 182 t Güter 27 498 386 fl., oder für das Kilometer 1 541 fl., daher ergibt sich für den Monat Oktober d. J. eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,5 %.

In der Betriebszeit vom 1. Januar bis Ende Oktober d. J. wurden auf den österreichischen Eisenbahnen 121 052 327 Personen und 84 163 750 t Güter, gegen 106 566 773 Personen und 80 603 483 t Güter im Jahre 1898, befördert. Die aus diesen Verkehren erzielten Einnahmen beziffern sich im laufenden Jahre auf 238 185 546 fl., im Jahre 1898 auf 233 182 237 fl.

Da die durchschnittliche Gesammtlänge der österreichischen Eisenbahnen in den ersten zehn Monaten des laufenden Jahres 18 396 km, im gleichen Zeitraume des Vorjahres dagegen 17 619 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für das Kilometer in der vorerwähnten Betriebszeit des laufenden Jahres auf 12 948 fl., gegen 13 232 fl. im Jahre 1898, das ist um 284 fl. ungünstiger, oder, auf das Jahr berechnet, für 1899 auf 15 538 fl., gegen 15 878 fl. im Vorjahre, das ist um 340 fl., mithin um 2,1 % ungünstiger.

Eine erheblichere Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses in den ersten zehn Monaten d. J. weisen gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 die nachstehenden Hauptbahnen aus:

Leoben-Vordernberger Eisenbahn . . . . . . . 15,2 %
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn . . . . . 12,0 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke) 5,8 „
Südbahngesellschaft (Hauptnetz und Lokalbahnen in Oesterreich) . . . . . . . . . . 5,1 „
Eisenbahn Wien-Aspang . . . . . . . . . 4,8 „
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn . . . . . 2,6 „
Graz-Köflacher Eisenbahn . . . . . . . . . . 2,0 „
österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft (österr. Linien) . . . . . . . . . . . . . . 1,7 „
k. k. Staatsbahnen (Staatsbetrieb) . . . . . . 1,4 „

Eine Abnahme des kilometrischen Ergebnisses in den ersten zehn Monaten d. J. ergibt sich gegen den gleichen Zeitabschnitt 1898 insbesonders bei nachstehenden Hauptbahnen:

Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz) . . 1,5 %
österr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz) . . . . 1,8 „
Ostrau-Friedlander Eisenbahn . . . . . . . . 2,0 „
österr. Nordwestbahn (garantirte Strecken) . . . 3,6 „

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Am 1. Oktober d. J. standen 272,4 km Hauptbahnen und 611,3 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Im Laufe des Monates Oktober hat sich im Stande der Hauptbahnen keine Veränderung ergeben. Dagegen sind im Oktober durch den Baubeginn der Lokalbahn Schönwehr-Elbogen 15,3 km, der Theilstrecke Niemes-Gabel der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-)Reichenberg 13,7 km, dann der Lokalbahn Kolin-Cercan sammt Abzweigung Rattay-Kacow 79,6 km, ferner der

Innsbrucker Mittelgebirgsbahn Innsbruck-Igls 8,5 km, dann der Lokalbahn Gross-Siegharts-Raabs 11,2 km und der Legung des zweiten Gleises einer Theilstrecke der elektrischen Bahn Wien-Baden 17,2 km, somit 145,5 km Lokal- und Kleinbahnen zugewachsen. Andererseits sind 23,5 km durch die Vollendung der Lokalbahn Otrokowitz-Zlin-Wisowitz 28,6 km durch die Eröffnung der Lokalbahn Prachatitz-Wallern, ferner 43,6 km durch die Eröffnung der Lokalbahn Chabówka-Zakopane und 0,8 km durch die Eröffnung einer Linie der Wiener elektrischen Strassenbahnen, somit 96,5 km Lokal- und Kleinbahnen abgefallen. Es verblieben somit am Schlusse des Monats Oktober 272,4 km Hauptbahnen und 660,8 km Lokal- und Kleinbahnen in Bauausführung.

— **Elektrischer Betrieb auf der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Weissenbach.** Die Firma Krupp in Berndorf hat, wie das „Oesterr.-Ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, im Verein mit der Firma Ganz & Co., der Staatseisenbahnverwaltung einen Vorschlag unterbreitet, welcher die theilweise Einführung des elektrischen Betriebes auf der Theilstrecke Leobersdorf-Weissenbach der Staatsbahnlinie Leobersdorf-Guttenstein zum Gegenstande hat. Die Firma Krupp hat namentlich wegen ihrer Arbeiter ein erhebliches Interesse an einer Vermehrung der auf der genannten Strecke verkehrenden Personenzüge. Aus diesem Grunde hat sie der Staatseisenbahnverwaltung einen grossen achtachsigen Akkumulatorwagen mit einem Fassungsraume von etwa 100 Sitzplätzen zur Verfügung gestellt und die Ganz'sche Unternehmung sich überdies bereit erklärt, den Wagen mit elektrischer Kraft zu speisen, wogegen die Staatsbahndirektion sich anheischig machen soll, mehrere Fahrten mit diesem elektrischen Wagen in die Fahrten mit Dampfzügen einzuschalten. Die Verhandlungen über diesen Vorschlag sind im Zuge.

— **Der elektrische Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die Firma Siemens & Halske ist bekanntlich vor längerer Zeit seitens des Eisenbahnministeriums mit der Durchführung der Vorkehrungen für den elektrischen Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn betraut worden. Für diese Versuche ist die Strecke Michelbeuern - Heiligenstadt der Vorortelinie in Aussicht genommen. Die Arbeiten sind nunmehr dem Abschlusse nahe und wird zu der Ausrüstung der acht Wagen, aus denen der Probezug besteht, demnächst geschritten werden. Mit den Versuchsfahrten selbst dürfte im Mai k. J. begonnen werden.

Durch die bevorstehende Aufnahme des elektrischen Probebetriebes ergibt sich die Nothwendigkeit von Vorkehrungen, um die elektrischen Sicherungsanlagen in der Station Michelbeuern gegen die Spannungsunterschiede der durch die Schienen geleiteten Starkströme zu schützen, und müssen zu diesem Zwecke statt der isolirten Schienen Durchbiegungskontakte ausgeführt werden. Die Kommission der Wiener Verkehrsanlagen genehmigte die Ausführung dieser Arbeiten auf Rechnung eines für den Versuch des elektrischen Probebetriebes seinerzeit bewilligten Kredits.

— Das schon vor längerer Zeit aufgetauchte Projekt einer **Lokalbahn von Troppau nach Wigstadtl** ist seiner Verwirklichung bisher nicht näher gerückt, hauptsächlich deshalb, weil die Betheiligten auf die seinerzeit von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn angebotene schmalspurige Ausführung nicht eingingen. Seit kurzem wird die Verwirklichung des Projektes seitens der Betheiligten zunächst durch die Herstellung der Theilstrecke Troppau-Grätz angestrebt und es sind, wie verlautet, diesbezüglich bereits vorbereitende Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Troppau eingeleitet worden.

— **Die Beschäftigung der Eisenbahnmaterial herstellenden Fabriken Oesterreichs im Jahre 1899.** In der vor kurzem in Wien abgehaltenen Generalversammlung des Montanvereins wurde ein Bericht über die Geschäftslage der im Verein vertretenen Industriezweige im zu Ende gehenden Jahre erstattet. Diesem Bericht ist zu entnehmen, dass infolge der Einschränkung der Eisenbahnbauthätigkeit im Berichtsjahre jene Werke, welche Schienen und Eisenbahnkleinmaterialien erzeugen, gegenüber dem Vorjahre einen Ausfall in der Produktion zu verzeichnen hatten. Die Lokomotivfabriken waren gut beschäftigt; auch aus dem Auslande kamen Bestellungen, wenn auch nur in bescheidenem Umfange. Die Wagenfabriken hatten infolge Einflussnahme des Eisenbahnministeriums im Betriebsjahre eine etwas regelmässigere Beschäftigung; trotzdem wurde die Leistungsfähigkeit derselben nicht ausgenützt, und stehen auch in diesem Winter Arbeiterentlassungen bevor. Bei rechtzeitigen grösseren Aufträgen hätte, wie der Bericht hervorhebt, auch der so bedauernswerthe und zum Schaden aller Industriellen eingetretene Wagenmangel dieses Jahres vermieden werden können. Die Ausfuhr von Eisenbahnwagen hat gegen frühere Jahre bedeutend abgenommen.

— Am 11. und 12. d. Mts wurde in Wien eine vom Oesterreichischen Exportvereine veranstaltete **Enquete über die Triester Handels- und Verkehrsverhältnisse** unter Theilnahme von Vertretern der Ministerien, Handelskammern, Verkehrsanstalten usw. abgehalten. Das meiste Interesse nahm die Erörterung über die Stellung des Oesterreichischen Lloyd, der einzigen grossen vom Staate unterstützten österreichischen Schifffahrtsgesellschaft, sowie über Triests Landverbindungen und die zweite Bahnverbindung mit Triest in Anspruch. Ueber letztere Frage erstattete der Sekretär des Exportvereins einen eingehenden Bericht. Er gab zunächst eine gedrängte geschichtliche Uebersicht alles dessen, was von den verschiedensten Körperschaften, Landtagen, Verwaltungsbehörden, Handelskammern und Vereinen seit mehr als 30 Jahren über diese Frage veröffentlicht worden ist. Die Hauptschwierigkeit erblickt er in dem schroffen Gegensatze, in dem sich die Betheiligten bezüglich der Wahl der Richtung für die zweite Bahnverbindung mit Triest befinden.

An der Hand eines reichen Zahlenmaterials, in welchem die durch die verschiedenen Projekte zu erzielenden Wegkürzungen einer eingehenden Beleuchtung unterzogen werden, gelangte der Berichterstatter zu dem Schlusse, dass nicht allein mit Rücksicht auf die beabsichtigte, von allen Parteien gleichmässig angestrebte Förderung Triests, sondern auch auf die unberechenbaren Vortheile für den Gesammtstaat die Predil-Tauernlinie die einzig richtige Lösung für die zweite Bahnverbindung nach Triest bilden würde, weil durch sie nicht allein die grössten Wegabkürzungen sowohl für die nordischen, namentlich nordböhmischen Verkehrsbeziehungen, sondern auch für Süddeutschland und die Schweiz erzielt werden würden. Die Predil-Tauernlinie würde den Weg nach und über Selzthal um 152, nach Steinach-Irdning und darüber hinaus um 190, nach Salzburg um 300, nach Süddeutschland um 250, nach Linz um 206, nach Böhmen und Norddeutschland um 150 km kürzen, Wegersparnisse, welche von keiner anderen der vorgeschlagenen Linien zu erreichen wären. Ausser dem unbestreitbaren grossen Vortheile, welchen eine Wegkürzung von 200—300 km für den Waarenverkehr sowohl durch die Zeitersparniss als auch durch die Verbilligung der Frachten nach sich ziehen muss, bilde die begründete Aussicht auf eine ganz erhebliche Steigerung des Personenverkehres durch die Eröffnung eines grossen neuen Verkehrsgebietes für Triest und sein Hinterland gewiss ein wichtiges Moment für die Vertheidigung des Predil-Tauernprojektes. Gegenüber den Befürchtungen der Anhänger der Laak-Loibllinie, namentlich der Vertreter der böhmischen Industriebezirke, dass durch die Predil-Tauernbahn Güter ausländischer, insbesondere süddeutscher Herkunft in höherem Maasse begünstigt werden würden als die inländischen Erzeugnisse, wies der Berichterstatter darauf hin, dass für diese Waaren dermalen der Weg nach Venedig um 148 km kürzer sei als jener nach Triest. Wenn nun durch die neue Linie der Weg von Süddeutschland nach der Adria über Triest neuerdings um 66 km, aber gleichzeitig auch der von Böhmen um 175 km und der von Oberösterreich um 206 km gekürzt wird, so dürfe darin eine Benachtheiligung des Inlandes nicht erblickt werden, weil dessen bisherige ungünstige Verhältnisse wesentlich verbessert werden. Aber selbst wenn dies nicht der Fall wäre, so hätte man ja immer die Mittel an der Hand, für die benachtheiligten Industriebezirke des Inlandes im Wege der Tarifregelung Erleichterungen zu schaffen, eine Ansicht, welche auch von dem früheren Eisenbahnminister vertreten wurde. Angesichts der geradezu ungeheueren Entwickelung auf dem Gebiete des Verkehrswesens in der ganzen Welt, angesichts der nach Milliarden zählenden Summen, welche im Auslande in neuen Eisenbahnen angelegt wurden, bezeichnete der Berichterstatter jedes weitere Versäumniss in der Frage der zweiten Bahnverbindung mit Triest als eine grosse Gefahr für das österreichische Staatswesen. Die Anerkennung der Dringlichkeit zur Lösung dieser Frage seitens der Regierung stehe fürwahr in einem gar zu grellen Gegensatz zu dem mehr als 30jährigen Zeitraume des Zuwartens und der Unthätigkeit.

An die Ausführungen des Berichterstatters knüpfte sich eine überaus anregende Debatte, in welche u. a. auch der Vertreter des Reichskriegsministeriums eingriff. Er fühlte sich verpflichtet, einige in der Debatte gefallene Bemerkungen über die angeblich zu weit gehende Einflussnahme des Kriegsministeriums bei Bahnbauten richtig zu stellen. Das Kriegsministerium sei, wie er ausführte, vermöge der auf ihm lastenden schweren Verantwortlichkeit geradezu verpflichtet, seinen Einfluss bei der Anlage neuer Eisenbahnen zur Geltung zu bringen. Die militärischen Forderungen deckten sich mitunter mit denen, die sich im volkswirthschaftlichen Interesse ergeben und kommen der Volkswirthschaft mit der Zeit sogar zu gute. Es sei richtig, dass die Kriegsverwaltung hier und da an neue Bahnlinien bedeutende Anforderungen stellen müsse. Das seien aber gewöhnlich solche Linien, die den Hauptverkehr vermitteln oder in absehbarer Zeit zu Hauptverkehrsadern werden. An

Lokalbahnen habe man nie grosse militärische Forderungen gestellt, weder in Ungarn noch in Oesterreich. Was die Predilbahn und die zweite Verbindung nach Triest betreffe, so bemerkte der Vertreter des Kriegsministeriums, dass dieses gewiss Interesse daran habe, eine Eisenbahnverbindung nach Triest zu bekommen, welche auch militärischen Zwecken entspreche. Der Kriegsverwaltung sei die Predilbahn nicht gerade die liebste aus Gründen, die zum Theil militärischer Natur sind; geradeso wie seinerzeit mit dem Bahnbau Oswiecim-Krakau eine ungünstige Linie geschaffen wurde, so sei auch hier eine Bahn unmittelbar an der Grenze vom militärischen Standpunkte nicht erwünscht. Die Kriegsverwaltung sei aber weit entfernt, irgend einen Bahnbau unmöglich machen zu wollen.

Lebhaftes Interesse erweckten auch die Ausführungen des Vertreters der Südbahn, welcher an der Hand von ziffermässigen Daten über die Entwickelung des Verkehres von Triest den Nachweis führte, dass Handel und Verkehr von Triest sich keineswegs in einem Stillstande befinden. Nach den von ihm vorgebrachten Ziffern betrug im Jahre 1876 die Güterbewegung zu Land nach Triest 5 000 000 dz, aus Triest 2 700 000 dz, zusammen 7 700 000 dz. Im Jahre 1898 betrug die Einfuhr zu Land nach Triest 8 000 000 dz, die Ausfuhr von Triest 7 200 000 dz. Der Gesammtverkehr habe sich sonach mehr als verdoppelt. Wenn die Einfuhr nicht in gleichem Maasse wie die Ausfuhr gestiegen sei, so liege dies darin, dass Ungarn nach dem Jahre 1876 seinen Verkehr nach Fiume gelenkt habe und dass jetzt Hartholz und Gerste nach Fiume gehen. Trotzdem habe der Verkehr **nach** Triest zugenommen. Der Verkehr von Triest, für den Fiume nicht in Frage komme, sei auf das Dreifache gestiegen.

— **Tarifbegünstigungen der ungarischen Staatsbahnen für das Jahr 1900.** Die ungarischen Staatsbahnen haben die auf ihren eigenen Linien und der in ihrem Betriebe stehenden Lokalbahnen zu gewährenden Tarifbegünstigungen, welche im kommenden Jahre erneuert werden sollen, zusammengestellt und dem ungarischen Handelsminister behufs Genehmigung unterbreitet. Bei dieser Gelegenheit wurden die Begünstigungen einer sorgfältigen Prüfung unterzogen und werden diejenigen, deren ständige Aufrechterhaltung begründet erscheint, in die Anhänge der bezüglichen Tarife aufgenommen. Trotzdem hat der Umfang der Jahresbegünstigungen gegenüber den bestehenden wieder zugenommen, was als Beweis dafür dienen kann, dass die ungarischen Staatsbahnen sich den stetig wechselnden, aber auch zunehmenden Bedürfnissen des Handels und der Industrie nicht verschliessen.

— **Verwendung ungarischer Kohle auf den Bahnen Ungarns.** Der „Pester Lloyd“ bespricht in einem ausführlichen Artikel die Kohlenförderung und den Kohlenverbrauch in Ungarn. Mit Rücksicht auf die bedeutende Einfuhr von Steinkohlen (etwa 13 500 000 dz) wird in diesem Artikel insbesondere die Frage erörtert, ob und inwieweit es möglich wäre, die ausländische Steinkohle durch ungarische Braunkohle zu ersetzen.

An dem Verbrauche der nach Ungarn eingeführten Steinkohle nehmen die ungarischen Eisenbahnen hervorragenden Antheil. So verwenden diese etwa 2 000 000 dz Karwiner und Dombrauer Kohle. Diese Kohle könnte, wie im besprochenen Artikel ausgeführt wird, ohne Schwierigkeit zum überwiegenden Theile durch hochwerthige ungarische Braunkohle ersetzt werden. Es wird daher der Direktion der ungarischen Staatsbahnen nahegelegt, bei der Erneuerung der Kohlenlieferungsverträge hierauf Rücksicht zu nehmen. Was die Südbahn anbelangt, so wird in dem Artikel hervorgehoben, dass diese auf ihren gesammten ungarischen Linien zum grossen Theile österreichische Kohle brenne und dass hier wohl die Verwendung grösserer Mengen ungarischer Kohle möglich gemacht werden könnte. (In einer späteren Nummer bringt der „Pester Lloyd“ die Mittheilung, dass die Südbahn sich schon seit längerer Zeit bestrebe, zwischen dem Verbrauch der österreichischen und ungarischen Kohle auf ihren ungarischen Linien ein der letzteren Kohle günstigeres Verhältniss herzustellen und dass dieses Bestroben seitens des ungarischen Handelsministers erst vor kurzer Zeit durch Tarifbegünstigungen gefördert worden sei.) Was die Kaschau-Oderberger Bahn anbelangt, so anerkennt der Artikel, dass die Verwendung auswärtiger Kohle durch die geographische Lage ihrer Linien bedingt sei und eine Aenderung nur mit solchen materiellen Opfern herbeigeführt werden könnte, welche billigerweise nicht gefordert werden dürfen.

## Vereinsausland.

—] **Numa Droz †.** Aus Rom kommt die betrübende Nachricht, dass dort am 15. d. Mts. der hochverdiente Direktor des schweizerischen Centralamts für den Internationalen Eisenbahntransport, ehemaliger Bundespräsident Dr. Numa Droz im Alter von nur 55 Jahren an den Folgen einer durch Ueberarbeitung verursachten Hirnhautentzündung gestorben ist. Numa Droz hat in seinem Leben eine bedeutende politische und litterarische Thätigkeit entfaltet. Zuerst Lehrer und dann Leiter des „National Suisse“ in Neuenburg, wurde er 1869 in den Grossen Rath zu Neuenburg und 1871 in die Regierung gewählt, in der er das Schul-, Kirchen- und Gemeindewesen übernahm. 1872 wurde Droz Mitglied des Ständeraths, 1875 Präsident dieses Raths und Mitglied des Bundesraths. Hier war er als Leiter verschiedener Abtheilungen thätig und war zweimal, zuletzt 1887 Bundespräsident. Am 1. Januar 1893 verliess Droz den Bundesrath und trat an die Spitze des Centralamts für den Internationalen Eisenbahntransport. Wir werden demnächst Gelegenheit haben, auf seine für den internationalen Verkehr hocherspriessliche Thätigkeit als Leiter dieses Amts zurückzukommen. Droz war auch schriftstellerisch sehr thätig und schrieb u. a. besonders für die „Bibliothèque universelle“ und das „Journal de Droit international privé“. In der Oeffentlichkeit ist Numa Droz's Name zuletzt gelegentlich der kretischen Wirren genannt worden, da er als einer der Kandidaten für den Posten des Gouverneurs von Kreta genannt wurde. Dass an ihn für diese schwierige Stellung ernsthaft gedacht wurde, zeugt von dem grossen Vertrauen, dass seinem Verwaltungstalent allseitig entgegengebracht wurde.

— **Ueber den fortgesetzten Wagenmangel in Belgien** schreibt der Brüsseler „Moniteur des chemins de fer“ vom 5. d. Mts. unter der Ueberschrift „La crise des transports“ folgendes:

„Die Hoffnungen, welche die Industriellen im allgemeinen und die Direktoren der Kohlengruben im besonderen geschöpft hatten, sind getäuscht worden: Der Wagenmangel besteht in unerträglichem Maasse fort, dehnt sich auf alles aus und schädigt alles.

Die Hüttenwerke bekommen keine Kohlen, die Zuckerfabriken keine Rüben zur rechten Zeit, die Buchdruckereien müssen Maassregeln treffen, damit es ihnen demnächst nicht am nöthigen Papier fehle. Der Wagenmangel verursacht in Antwerpen eine allgemeine Verwirrung und versetzt den Hafenverkehr in eine traurige Lage. Die Kaufleute beschweren sich fortgesetzt mündlich und schriftlich, ohne jeden Erfolg. Von maassgebender Stelle hat man bis jetzt noch nichts gethan, um diese Uebelstände abzustellen, sei es nun, dass die Angelegenheit erst alle ministeriellen Instanzen durchlaufen muss, sei es, dass die ganze Lage überhaupt unheilbar ist.

Wenn man nun auch die Waaren der Privatpersonen ruhig auf Beförderung warten lässt, so leidet die Regierung selbst nicht im geringsten unter dem Wagenmangel. So kam beispielsweise in Antwerpen eine Ladung von 11 000 t Kohlen aus Cardiff auf Rechnung des Staates an; sofort wurden zur Beförderung dieser Ladung zurückbehaltene Wagen herbeibeordert, obwohl kurz vorher andere Waaren aus Mangel an Beförderungsmitteln liegen bleiben mussten.*)

Vor einigen Tagen glaubte man an eine Besserung dieser Zustände, statt dessen ereignete sich eine Unregelmässigkeit mehr: Kohlengrubenbesitzer, denen einige Tage lang das nöthige Wagenmaterial zur Verfügung gestanden hatte, sahen sich eines Morgens ganz plötzlich aller Beförderungsmittel beraubt und haben nun, wie man hört, die Absicht, den Staat auf Schadensersatz zu verklagen.“

Wir folgen dem belgischen Blatt nicht weiter, das noch ein vor 16 Jahren ergangenes, uns sehr bedenklich erscheinendes Gerichtsurtheil abdruckt, aus dem die Verpflichtung des belgischen Staates, für die durch den Wagenmangel eingetretenen Schäden aufzukommen, folgen soll. Wir bemerken nur, dass die belgische Staatsbahnverwaltung sehr bedeutende Wagenbestellungen gemacht hat, wie wir in No. 96 d. Z. mittheilten. Freilich wird damit dem augenblicklichen Wagenmangel nicht abgeholfen werden können!

— Ueber **Bahnhofdiebstähle** in Pontarlier (Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) erfährt die „Köln. Ztg.“ folgendes: Im vorigen Monat reiste Graf Meyre de Boggio von Genf nach Dijon. Er hatte neun Gepäckstücke bei sich, darunter eine Kiste mit Silberzeug im Werthe von 30 000 Frcs. In Pontarlier hielt sich der Graf Geschäfts wegen zwei Tage auf und liess sein Gepäck am Bahnhofe zurück. Dann reiste er nach Dijon weiter. Als das Gepäck dort eintraf, war die Kiste Silberzeug verschwunden. Ermittelungen ergaben, dass sie nur in Pontarlier gestohlen sein konnte. Fünf Pariser Sicherheitsbeamte wurden darauf mit Nachforschungen in Pontarlier beauftragt. Das gestohlene Silberzeug wurde an verschiedenen Stellen des Bahnhofes und der Umgebung grösstentheils wiedergefunden, zugleich aber entdeckte man in den Wohnungen vieler Angestellten und Beamten der Bahn zahlreiche Gegenstände, die offenbar von Eisenbahndiebstählen herrühren; 22 Beamte wurden verhaftet.

*) Anm. d. Schriftl. Diese Kohlen dienten doch offenbar zur Heizung der Lokomotiven, waren also zur Aufrechterhaltung des Betriebes dringend erforderlich!

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

**Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.**
Die am 16. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 6,89 km lange Strecke Oberrottenbach-Königsee Thür. der königlichen Eisenbahndirektion Erfurt ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

**Rundschreiben**
der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:
Nr. 4410 vom 13. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den VIII. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 18. Dezember d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Berichtigungen.

**Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.**
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr folgende Entfernungen berichtigt:
Bonn Trajekt-Berlin, Potsd. Bhf. von 599 auf 589 km,
Kottenforst-Berlin, Potsd. Bhf. von 621 auf 604 km,
Siegen-Nieder-Schöneweide-Johannisthal von 665 auf 565 km.
Elberfeld, den 14. Dezember 1899. (3314)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

## 2. Eröffnung von Strecken.

**Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.**
Die Eröffnung des Gesammtverkehrs findet am 20. Dezember d. J. statt.
Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.
Der Vorstand. (3315)
Brückner.

## 3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1900 wird der zwischen den Stationen Albersdorf und Hademarschen an der Strecke Neumünster-Heide belegene, bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Beldorf für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.
Eil- und Frachtstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht, sowie Sprengstoffe sind von der Abfertigung ausgeschlossen.
Von dem Eröffnungstage ab treten für den Haltepunkt direkte Frachtsätze für den Eil- und Frachtstückgutverkehr mit Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen, den Stationen der oldenburgischen Staatsbahn und im Nord-Ostseeverbande in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Altona, den 14. Dezember 1899. (3316)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

## 4. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Bahnstrecke Coburg-Lauscha gelegene Station Lauscha erhält ab 1. Januar n. J. die Bezeichnung „Lauscha (Sachs.-Mein.)".
Erfurt, den 14. Dezember 1899. (3317)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Güterverkehr.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 2.**
Die Gültigkeit der auf den Seiten 196, 203 und 204 enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Eilgüter zwischen Reichenberg (sächsische Staatsbahn) und Reichenberg (südnorddeutsche Verbindungsbahn) einerseits und Brüx (Aussig-Teplitzer Bahn), Teplitz und Teplitz-Waldthor andererseits, ferner zwischen Reichenberg (sächsische Staatsbahn) und Brüx (k. k. österreichische Staatsbahn) wird bis zum 31. Dezember 1900 verlängert.
Dresden, am 18. Dezember 1899. (3318)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Südwestdeutscher Eisenbahnverband.**
Mit sofortiger Gültigkeit wird im Verkehr zwischen Neckarelz und Ludwigshafen a/Rh. für die Beförderung von rohen Gipssteinen, wie in der allgemeinen Güterklassifikation des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, unter der Position Steine des Spezialtarifs III, Ziffer 1 genannt, ein ermässigter Frachtsatz eingeführt.
Nähere Auskunft ertheilen die Eisenbahndienststellen.
Karlsruhe, den 15. Dez. 1899. (3319)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Januar 1900 tritt im Süd-ostpreussischen Gütertarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsamen, Mühlenfabrikaten (Ausnahmetarif 10) in Wagenladungen von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen im Verkehr zwischen Gerdauen und Rastenburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,28 ℳ. für 100 kg in Kraft.
Königsberg i/Pr., 11. Dez. 1899. (3320)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. werden die an der Neubaustrecke Oberrottenbach-Königsee Thür. gelegenen Haltestellen Köditzberg und Königsee Thür. des Direktionsbezirks Erfurt in den obigen Tarif einbezogen.
Kattowitz, den 16. Dez. 1899. (3321)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-mitteldeutscher, nordwestdeutsch-mitteldeutscher, sowie Oldenburg-mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr.**
Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1899 treten Ausnahmefrachtsätze für Braunkohlenbrikets bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 20000 kg von einem Versender und einer Versandstation nach einer Empfangsstation von den in den Provinzen Brandenburg und Sachsen sowie in Braunschweig und Anhalt gelegenen Versandstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt, Halle und Magdeburg nach Stettin, Swinemünde und nach Seehäfen der Elbe und Weser zur Weiterverfrachtung seewärts bei Erfüllung besonderer Anwendungsbedingungen in Kraft.
Nähere Auskunft über die Frachtsätze und Anwendungsbedingungen geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen.
Halle a/Saale, 15. Dezember 1899. (3322)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Berlin-Stettin-westdeutscher und ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr.**
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 S (Schiffsbaueisen nach Binnenstationen) im Verkehr nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, ferner nach den Stationen Friedrichshagen, Fürstenberg an der Oder, Fürstenwalde, Grünau, Kremmen, Nieder-Schöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Spandau, Spindlersfeld, Wellmitz, Werder und Zeuthen des Direktionsbezirks Berlin, den Stationen Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde, Wolgast und Zehdenick i. d. M. des Direktionsbezirks Stettin, sowie nach den Stationen Driesen-Vordamm, Landsberg a. W. Brückenvorstadt und Thorn des Direktionsbezirks Bromberg treten Mangels eines Verkehrsbedürfnisses am 1. Februar 1900 ausser Kraft.
Elberfeld, den 13. Dezember 1899. (3323)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederländisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Die Gültigkeit der im Nachtrage VII zum Tarife, Theil II Heft 1, unter „II. Anhang" enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Eilgut, gewöhnliches, bei Aufgabe in Kolli, welche einzeln das Gewicht von 50 kg nicht übersteigen, wird bis Ende Dezember 1900 verlängert.
Dresden, am 16. Dezember 1899. (3324)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Am 1. Januar 1900 tritt ein neues Tarifheft 3 in Kraft, enthaltend direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich — ausgenommen Wien, Nussdorf und Klosterneuburg —, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg) und der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische Linien und Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der königlich sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, ferner den Stationen Gera (Reuss), Leipzig (Berl., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau und Zeitz der königlich preussischen Staatseisenbahnen sowie Franzensbad der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn andererseits.

Es werden hierdurch folgende Tarifhefte des sächsisch-westösterreichisch-ungarischen Verbandes nebst Nachträgen aufgehoben: Heft 1 und 2 vom 1. Juni 1892, Heft 3 vom 1. November 1893 und Heft 4 vom 1. Mai 1896 vollständig, Heft 5 und 6 vom 1. Juni 1892 nur hinsichtlich des Verkehrs mit den Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und den in Oesterreich gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft. Insoweit durch das neue Tarifheft 3 Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft. Abdrücke des Tarifheftes 3 sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittelung der Verbandsstationen erhältlich.

Dresden, am 16. Dezember 1899. (3325)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 5.**

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag II zu Tarifheft 5 in Kraft, der neue und geänderte Frachtsätze für Holzsendungen enthält. Ferner werden die von Troppau (k. k. österreichische Staatsbahn) und Troppau (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) nach den deutschen Verbandsstationen bestehenden direkten Frachtsätze aufgehoben.

Insoweit durch diesen Nachtrag bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen noch bis 31. Januar 1900 in Kraft.

Abdrücke des Nachtrages sind bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittelung der Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 14. Dezember 1899. (3326)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Sächsisch-westösterreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Heft 5 und 6.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 kommen die Nachträge VII zu Heft 5 und VI zu Heft 6 zur Ausgabe. Es sind darin die Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft benannt, deren Frachtsätze infolge der Einführung des neuen Tarifheftes 3 für den sächsisch-österreichisch-ungarischen Verband ausser Kraft treten. Insoweit durch die neuen Frachtsätze im Tarifhefte 3 Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft. Abdrücke der Nachträge sind bei den betheiligten Endbahnen und durch Vermittelung der Verbandsstationen erhältlich.

Dresden, am 15. Dezember 1899. (3327)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr.**
Tarif vom 1. April 1896.

Am 1. Januar 1900 tritt zum Tarife und zu dessen Anhang je ein Nachtrag (VII bezw. VI) in Kraft. Es sind darin Frachtsätze für die neu aufgenommenen Verkehrsstellen Lössnitz Haltestelle der sächsischen Staatsbahnen und Schönpriesen der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, ferner eine Ermässigung des Frachtsatzes Maria-Ratschitz-Niedergrund und ein anderweites Verzeichniss der Verkehrsstellen der sächsischen Schmalspurbahnen enthalten.

Die Nachträge können durch die betheiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, am 14. Dezember 1899. (3328)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Deutsch-belgischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird der Anstossfrachtsatz Eberswalde-Löhne für die allgemeine Stückgutklasse (Seite 108 des Nachtrags XX zum deutsch-belgischen Gütertarif) auf 36,79 Francs erhöht.

Köln, den 13. Dezember 1899. (3329)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Deutsch-italienischer Güterverkehr, Tarif Theil II, Abth. A, vom 1. Februar 1898.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 gelangen folgende Schnittsätze für Stationen der k. Eisenbahndirektion Kattowitz zur Einführung:

| | Spezialtarif II a | Spezialtarif II b |
|---|---|---|
| | Francs für 100 kg | |
| Borsigwerk-Peri | 7,57 | 5,03 |
| Kandrzin-Peri | 7,26 | 4,81 |
| Kattowitz-Peri | 7,46 | 4,95 |
| Königshütte (Oberschl.)-Peri | 7,52 | 4,99 |
| Laband-Peri | 7,46 | 4,95 |
| Oderberg-Peri | 6,94 | 4,60 |
| Oswiecim-Peri | 7,35 | 4,87 |
| Ratibor-Peri | 7,07 | 4,68 |
| Rybnik-Peri | 7,16 | 4,74 |
| Schoppinitz-Peri (R. O. U. E. u. O. S. E.) | 7,49 | 4,97 |
| Schwientochlowitz-Peri | 7,51 | 4,98 |

München, den 15. Dezember 1899. (3330)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Rheinisch-niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Am 15. d. Mts. erscheint zum Gütertarif vom 1. April d. J. der Nachtrag III, welcher unter anderm Entfernungen für die Stationen Horst i. Westfalen, Hugo, Hülserberg, Oberwinter und Rhynern, Frachtsätze des Ausnahmetarifs E (für Eisen etc.) von Station Fulda und der Schiffsbaueisen-Ausnahmetarife 9 S und E 1 von Station Eller, die Aufhebung der Frachtsätze der vorgenannten Ausnahmetarife von verschiedenen, für den Eisenversand nicht in Betracht kommenden Stationen zum 1. Februar 1900, sowie Druckfehlerberichtigungen enthält.

Soweit die letzteren mit Erhöhungen verknüpft sind, gelten sie erst vom 1. Februar 1900 ab.

Die Entfernungen für Horst in Westf. und Hugo treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Näheres bei den betheiligten Güterabfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrags zu haben sind.

Essen, den 12. Dezember 1899. (3331)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

Zu den Heften des belgisch-südwestdeutschen Gütertarifs für den Verkehr mit diesseitigen Stationen treten am 1. Januar 1900 folgende Nachträge in Geltung:

Nachtrag VII zum Heft 3 a vom 1. Januar 1895 (Verkehr mit den belgischen Häfen),

Nachtrag III zum Heft 3 b vom 1. Januar 1895 (Verkehr mit den inneren belgischen Stationen),

Nachtrag I zu den Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen usw. und von Erzen vom 1. November 1898.

Die Nachträge zum Heft 3 a, 3 b und zum Kohlentarif enthalten direkte Sätze für die Stationen Aumetz, Bollingen, Gandringen, Langensulzbach, Lembach und Mattstall unter gleichzeitiger Aufnahme der Stationen Algringen und Gandringen bezw. auch Rombach in die Ausnahmetarife Nr. 9, 10 (Eisen und Stahl) und 12 (Eisenerz zur überseeischen Einfuhr) des Heftes 3 a. Die in diesen Nachträgen für Gandringen enthaltenen Sätze treten jedoch erst mit dem später noch bekannt zu gebenden Tage der Eröffnung dieser Station für den Gesammtverkehr in Geltung.

Der Nachtrag zum Erzausnahmetarif enthält direkte Sätze für die Stationen Aumetz und Bollingen. In den Nachtrag zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. ist auch eine Bestimmung aufgenommen, durch welche die Sätze für die Kohlengrube Charleroy (Ville-Haute) Charb. du Grand-Mambourg, Sablonntere dit „Pays de Liége“ (fosse de la Neuville) mit Geltung vom 1. Februar 1900 durchweg um 1 Cts. erhöht werden. Im übrigen enthalten diese Nachträge alle inzwischen auf dem Verfügungswege durchgeführten Aenderungen.

Die Abgabe der Nachträge erfolgt gratis.

Strassburg, 12. Dezember 1899. (3332)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

**Württ.-schweizer. Güterverkehr.**

Zum Heft I der württ.-schweizer. Gütertarife kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 der Nachtrag II, enthaltend Frachtsätze für Stationen der Tössthalbahn, zur Einführung.

Stuttgart, den 14. Dezember 1899. (3333)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

---

**Ostdeutsch-oberschlesischer Kohlenverkehr (Gruppe I/II).**

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung werden die Haltestelle Cruttinnen, zwi-

schen Puppen und Rudczanny des Direktionsbezirks Königsberg, sowie die Stationen der Nebenbahnstrecke Marienwerder-Freystadt i/Wpr. des Direktionsbezirks Danzig in obigen Tarif einbezogen.
Kattowitz, den 15. Dez. 1899. (3334)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.**

Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag V zum Tarife vom 1. Oktober 196 in Kraft, enthaltend:

direkte Tarifkilometer und Frachtsätze für mehrere in den Verkehr einbezogene Stationen;

neue meist herabgesetzte Entfernungen für Ameln, Bedburg, Capellen = Wevelinghofen, Grevenbroich, Harff, Hochneukirch, Jüchen, Mülfort, Odenkirchen, Otzenrath und Rheydt = Geneiken;

eine theilweise mit Frachtermässigungen, vereinzelt auch mit Frachterhöhungen verbundene Zusammenstellung der Entfernungen für Eger, Franzensbad, Gemünden, Heidingsfeld, Hof, Lichtenfels, Meiningen und Probstzella;

Ausnahmetarif 2c für Thon;

Aenderung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaumaterialien;

neue zum Theil erhöhte Sätze des Ausnahmetarifs 5a für Steine des Spezialtarifs III, sowie einige sonstige Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze bis zum 15. Februar 1900 in Kraft.

Der Nachtrag kann von den betheiligten Dienststellen bezogen werden.
Köln, den 15. Dezember 1899. (3335)
Königliche Eisenbahndirektion

**Erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft.**

Einstellung der Güteraufnahme.

Wir bringen zur Kenntniss, dass die Einstellung der Güteraufnahme zu Thal an, beziehungsweise nach den noch offenen Stationen Regensburg, Passau, Linz, Wien (Nordbahnlände, Praterkai = Bahnhof, Korneuburg, Nussdorf), Pozsony, Raab, Gönyö, Budapest, Semlin, Belgrad, Pancsova

am 11. Dezember a. c.

erfolgt

Der Berggüterverkehr zwischen den genannten Stationen wird mit heutigem Tage eingestellt.
Wien, 9. Dezember 1899. (3336)
Die Direktion.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**

Kundmachung, betreffend die Aufhebung

a) der Erhöhung des Lagergeldes für Hölzer in Wien = Matzleinsdorf,
b) der dreitägigen Zuschlagsfrist und Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in Wien = Matzleinsdorf und
c) der Herabsetzung der Ladefristen für Güterwagen.

Mit 15. Dezember 1899 tritt ausser Kraft:

a) Die seit 20. Juli 1899 bestehende mit Erlass des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Juli 1899, Z. 33906/16 genehmigte Erhöhung des Lagergeldes für die in der Station Wien = Matzleinsdorf in Wagenladungen ankommenden Hölzer aller Art auf 2 Heller für 100 kg und 1 Tag;
b) die seit 3. Oktober 1899 bestehende mit Erlass des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. Oktober 1899, Z. 45732/16 genehmigte Zuschlagsfrist von 3 Tagen und die Beschränkung der lagergeldfreien Zeit bei der Abgabe in der Station Wien-Matzleinsdorf auf 2 Tage;
c) die seit 12. Oktober 1899 bestehende mit Erlass des h. k. k. Eisenbahnministeriums vom 16. Oktober 1899, Z. 47362/16 genehmigte Herabsetzung der Ladefristen für Güterwagen auf 6 Tagesstunden.

Wien, am 12. Dezember 1899. (3337)
Die Generaldirektion.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 und, insoweit Tariferhöhungen eintreten, vom 15. Februar 1900, erscheint eine Neuauflage des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen und zwar:

1. Tarif Theil II, Heft 1 nebst Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen;
2. Tarif Theil II, Heft 2 nebst Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den westlichen Linien der k. k. österr. Staatsbahnen inklusive der in Galizien und in der Bukowina gelegenen Lokalbahnen;
3. Tarif Theil II, Heft 3 und Kilometerzeiger für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen II. Ranges) mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tarif Theil I und Theil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-)Bahnen;
5. gemeinsame Beilagen zum Lokalgütertarife.

In diese Neuauflage sind auch die im Jahre 1899 erschienenen Nachträge zu den Heften 1, 2, 3 und zu dem Hefte für Schmalspurbahnen sowie zu den gemeinsamen Beilagen einbezogen.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich, und zwar:

zum Preise von je
Heft 1 . . . . . . 5 Kr.
„ 2 . . . . . . 3 „
„ 3 . . . . . . 2 „ 50 Heller

und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von je 1 Kr.
Wien, am 13. Dezember 1899. (3338)

**Oesterreichische Nordwestbahn.**

Für Ausstellungsgüter des Afrikareisenden Dr. Emil Holub wird 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, gleich im Kartirungswege der folgende ermässigte Frachtsatz berechnet:

Von Wien Oe. N. W. B. pro 100 kg
nach Tetschen . . 244 Heller

Wien, am 13. Dezember 1899. (3339)
Oesterreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.**

(Einführung des Nachtrages IV zum Tarif Theil II.)

Mit 1. Januar 1900, für Erschwerungen und Frachterhöhungen mit 1. Februar 1900, tritt der Nachtrag IV zum Elbeumschlagstarif für Westösterreich vom 1. November 1896 in Kraft.

Derselbe enthält unter anderem die Ergänzung bezw. Aenderung der Klassenguttarife, der Ausnahmetarife im Kartirungs- und Rückvergütungswege, die Erneuerung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege sowie die Ergänzung der Kontrolbestimmungen.

Exemplare des Nachtrages sind bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den betheiligten Verwaltungen zum Preise von 30 h = 25 ₰ erhältlich.
Wien, am 34. Dezember 1899. (3340)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oesterr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.**

Einführung von Tarifen etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 treten in Kraft:

a) Ein neuer Tarif Theil II, Heft 1 für den direkten Güterverkehr
zwischen
Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Nieder- und Oberösterreich, in Steiermark, Krain, Kärnten, Salzburg, Tirol und Vorarlberg), sowie der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österr. Linien, einschliesslich der Wien-Pottendorf-Wr. = Neustädter Bahn)
einerseits
und Bregenz transit, Buchs transit, St. Margrethen transit und Lindau transit, sowie Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger Bahn und der Wald-Rütibahn), der schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Bötzbergbahn), der schweizerischen Südostbahn, der schweizerischen Seethalbahn, der schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn (einschliesslich der Burgdorf-Thunbahn), der Jura-Simplonbahn und der Thunerseebahn
anderseits.
Die in diesem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn bezw. Bötzbergbahn, gelten auch für die gleichnamigen Stationen der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.
b) Ein Anhang zum Tarife, Theil V, 1. Heft vom 1. April 1890, enthaltend:
Frachtsätze
für die Beförderung von
Wein, Spiritus und Sprit sowie von leer zurückgehenden oder zur Füllung versendeten Wein- oder Spiritusfässern für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz, Stationen der schweizerischen Nordostbahn und der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Hierdurch werden aufgehoben:

1. der Tarif Theil II, 1. Heft des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Dezember 1888 sammt Anhang und den Nachträgen I—VI;
2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Eiern, Eiweiss etc. des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1893 sammt Anhang und Nachtrag I;
3. der provisorische Ausnahmetarif für Beförderung von Eilgütern, gewöhn-

lichen, und Lebensmitteln in Eilfracht des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. August 1895 sammt Anhang;

4. der Tarif Theil II, Tarifheft Nr. 1 des österreichisch-ungarisch-schweizerisch-südbadischen Güterverkehres vom 20. August 1886 sammt den Nachträgen I—VII;
5. der Tarif Theil II des Tirol-Vorarlberg - schweizerisch - südbadischen Güterverkehres vom 1. Mai 1887 sammt den Nachträgen I und II.

Insoweit durch den unter a) bezeichneten Tarif Frachterhöhungen eintreten, oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Januar 1900 in Kraft.

Bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen werden ab 15. Dezember 1899 Exemplare des neuen Tarifes Theil II, Heft 1, zum Preise von 5 Kronen = 5,25 Francs für das Stück, und Exemplare des Anhanges unentgeltlich zu beziehen sein.

Wien, am 7. Dezember 1899. (3341)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.**
Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen temporären Anhange zum Lokalgütertarife (Theil II), enthaltend neue Tarifermässigungen für einzelne Artikel in verschiedenen Verkehrsrelationen, in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages werden bei der Generaldirektion und in den grösseren Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn zum Preise von 10 Hellern pro Stück erhältlich sein.

Prag, am 12. Dezember 1899. (3342)

**Oesterreichisch-ungarisch-russischer Grenzverkehr.**
(Erneuerung von Frachtbegünstigungen.)

Die Gültigkeit der in der Nummer 71 dieses Blattes vom 16. September 1899, auf Seite 1177, unter Pos. (2470) verlautbarten ermässigten Frachtsätze für Chamottesteine wird unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900 erneuert.

Wien, am 15. Dezember 1899. (3343)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverband.**
Einführung neuer Tarife, und zwar:
1. Theil II Heft 1,
2. Theil II Heft 6.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900, und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 treten in Kraft:

1. Theil II, Heft 1. Gebührentarif für die direkte Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) einerseits und Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann den Stationen Brünn und Holubitz der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft und Teschen der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn andererseits.

2. Theil II, Heft 6. Kartirungssätze für einzelne Artikel.

Hierdurch werden gleichzeitig aufgehoben:

1. der Tarif Theil II Heft 1 gültig vom 1. Januar 1897, für den Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverband sammt dem Nachtrage I;
2. der Tarif Theil II, Heft 6 gültig vom 1. Januar 1899, für den Ost-Nordwest-österr. Eisenbahnverband sammt dem Nachtrage I.

Exemplare der zur Einführung gelangenden Tarifhefte sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen und zwar das Heft 1 zum Preise von 3 Kr. und das Tarifheft 6 zum Preise von 60 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1899. (3344)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.**
(Einführung des Nachtrages V zum Tarife Theil II.)

Mit 1. Januar 1900 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Verbandgütertarife Th. II ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält die Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen bezüglich der Auf- und Abgabe in Triest.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen kostenfrei erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1899. (3346)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Triest - Fiume - sächsischer Eisenbahnverband.**
(Einführung des Nachtrages VI zum Tarife Theil II.)

Mit 1. Januar 1900 tritt zu dem ab 1. Januar 1896 gültigen Verbandgütertarife Th. II ein Nachtrag VI in Kraft. Derselbe enthält die Aenderung der besonderen Tarifbestimmungen bezüglich der Auf- und Abgabe in Triest. In der ersten Spalte der Tabelle auf Seite 2 ist zwischen Grottau und Löbau die Station „Hirschfelde“ einzuschalten. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen um den Preis von 10 ₰ erhältlich.

Wien, am 14. Dezember 1899. (3347)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Niederländisch - Bentheimer Kreisbahngüterverkehr.**

Die in der Vereinszeitung Nr. 88 vom 15. November d. J. für den 1. Januar 1900 angekündigte Aufhebung der in dem Tarif — Theil II — vom 1. Januar 1897 enthaltenen Frachtsätze für die Station Gronau wird bis auf weiteres ausgesetzt.

Amsterdam, den 15. Dez. 1899. (3348)
Zugleich namens der Bentheimer Kreisbahn:
Der Administrationsrath
der holländischen Eisenbahngesellschaft.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**
(Einführung direkter Frachtsätze für Kaolintransporte.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, werden für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze berechnet:

| Von | nach | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Belfort | Paris-Douane | Paris-Reuilly | Robert-Espagne |
| | Francs Gold pro 1000 kg | | | |
| Dobran | 20,45 | 28,35 | 28,55 | 24,05 |
| Kasniau | 20,65 | 28,55 | 28,75 | 24,25 |
| Nürschan | 19,55 | 27,45 | 27,65 | 23,15 |
| Ober-Bris | 20,45 | 28,35 | 28,55 | 24,05 |
| Pilsen | 20,15 | 28,05 | 28,25 | 23,75 |
| Pilsen-Skodawerke | 20,21 | 28,11 | 28,31 | 23,81 |
| Podersam | 22,05 | 29,95 | 30,15 | 25,65 |
| Prestitz | 20,15 | 28,05 | 28,25 | 23,75 |
| Rudig | 21,95 | 29,85 | 30,05 | 25,55 |
| Staab | 19,25 | 27,15 | 27,35 | 22,85 |
| Stankau | 19,05 | 26,95 | 27,15 | 22,65 |
| Tremoschna | 20,45 | 28,35 | 28,55 | 24,05 |
| Tuschkau-Kosolup | 20,30 | 28,25 | 28,40 | 23,90 |

Die Abfertigung der Sendungen erfolgt auf Grund der reglementarischen Bestimmungen, enthalten im Tariftheile I Abthlg A und auf Grund der Tarifvorschriften, enthalten im Tariftheile I Abthlg. B des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes.

Wien, am 14. Dezember 1899. (3345)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Holländische Eisenbahngesellschaft.**

Die in der Vereinszeitung Nr. 88 vom 15. November d. J. für den 1. Januar 1900 angekündigte Aufhebung der in den internationalen Lokaltarifen für die Beförderung von Gütern, sowie von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen enthaltenen Frachtsätze für die Station Gronau wird bis auf weiteres ausgesetzt.

Amsterdam, den 15. Dez. 1899. (3349)
Der Administrationsrath.

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

**Rheinisch-süddeutsch-österreichischer Rundreiseverkehr.**

Am 1. Februar 1900 tritt ein neuer Tarif in Kraft. Der süddeutsche Rundreisetarif und der Tarif für den Rundreiseverkehr nach dem Bodensee verlieren am gleichen Tage ihre Gültigkeit. Ueber die eintretenden Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ertheilen die am Verkehr betheiligten Stationen Auskunft. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter 1 (2) genehmigt worden.

Mainz, den 16. Dezember 1899. (3350)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

**Deutsch-russischer Eisenbahnverband.**

An Stelle des Tarifs für den direkten Personen- und Gepäckverkehr vom 19. April alten/1. Mai neuen Stils 1897 tritt am 20. Dezember 1899 alten/1. Januar 1900 neuen Stils ein neuer Tarif in Kraft.

In demselben sind abweichend vom bisherigen Tarife die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze in der Verkehrsrichtung nach Russland nur in der Markwährung, die in der Richtung von dort nur in der Rubelwährung angegeben. Ferner sind einzelne Stationen und zum Theil auch einige Fahrkartensorten bestehender Stationsverbindungen mangels jeglichen Verkehrsbedürfnisses in Fortfall gekommen, andere Stationen und Fahrkartensorten aber neu aufgenommen worden. Ausserdem haben die Fahrpreise für die Station Hamburg infolge einer Berichtigung der Entfernung bis Alexandrowo in beiden Verkehrsrichtungen (Tariftabelle IV und IX) theilweise eine geringfügige Erhöhung erfahren.

Insoweit hierdurch Tarifeinschränkungen eintreten, gelten dieselben ebenso wie die bezeichnete Tariferhöhung erst vom 1. März nächsten Jahres ab.

Näheres ist bei den Fahrkartenausgabestellen der Verbandsstationen, dem Auskunftsbüreau und den Auskunftsstellen zu erfahren.

Bromberg, den 18. Dezember 1899. (3351)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes.

## 7. Eisenbahneffektenverkehr.

**K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.**

Der am 31. Dezember 1899 fällige Zinsenkupon Nr. 8 unserer $3^1/_2$ % igen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A pr. 5 000 ℳ mit 87,50 ℳ,
„ B „ 1 500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1 000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 31. Dezember 1899 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Filiale der Allgemeinen deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Dezember 1899. (3352)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird in keinem Falle honorirt.)

## 8. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Oberbauarbeiten einschl. der Nebenarbeiten für den Bahnkörper von Station 9,3 bis 197,7 der umzubauenden Nebenbahnstrecke Jüterbog-Treuenbrietzen zur eingleisigen Hauptbahn soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis Sonnabend, den 6. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, postfrei an uns einzureichen.

Angebote nebst Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Büreau, Merseburger Strasse 161, Zimmer 63, zur Einsicht aus, können mit Ausnahme der Zeichnungen auch von dort für 3,50 ℳ in Baar bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Halle a/S., den 7. Dez. 1899. (3353)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Porzellanisolatoren, Schraubenstützen und Draht für Telegraphenzwecke ist zu vergeben.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin, d. i. 8. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen im Zimmer 2 des hiesigen Empfangsgebäudes zur Einsicht aus, können auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ entnommen werden.

Briefmarken werden nicht angenommen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Kattowitz, den 14. Dezember 1899. (3354)

Königliche Eisenbahndirektion.

**Pfälzische Eisenbahnen.**

Der Bedarf an Werkhölzern für das Betriebsjahr 1900 soll im Wege allgemeinen Angebots zur Vergebung kommen. Gegenstandsverzeichnisse und Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung von 30 ₰ von der Direktionskanzlei dahier bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Verdingung von Werkhölzern pro 1900“ sind verschlossen bis 30. Dezember l. J., Mittags 12 Uhr, portofrei hierher einzureichen.

Zuschlagsfrist: drei Wochen.

Ludwigshafen a/Rh., 12. Dez. 1899. (3355)

Die Direktion.
v. Lavale.

Die Ausführung der Eisen-, Maurer-, Zimmer- und Dachdeckerarbeiten zur Herstellung von 3 Säurerampen, 1 Vieh- und Laderampe und 2 Laderampen auf den Bahnhöfen Koepenick, Friedrichshagen und Erkner, 6 Loose umfassend, soll öffentlich im ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis 30. Dezember 1899, Vormittags 11 Uhr, postfrei versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung von Säure- und Laderampen auf den Bahnhöfen Koepenick, Friedrichshagen und Erkner“ versehen an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar) von aher bezogen werden.

Berlin, den 15. Dezember 1899 (3356)
(Fruchtstrasse 14/15).

Königliche Eisenbahn-Bauabtheilung.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien: Gruppe II 515 000 kg Roststäbe (Roststabguss) in 5 Loosen; Gruppe IV a 3 670 m eiserne Leitungsröhren; Gruppe XI a 1 170 mille sowie 1 120 kg verschiedene Nägel und 24 450 Stück Bolzen; Gruppe XVII 320 Stück Schmelztiegel, 66 Stück Schleifsteine, 9 800 Stück Chamottesteine, 3 820 Bogen Pappe, 1 870 kg Schmirgel, 69 800 Bogen Schmirgelleinen und Glaspapier, 610 Tafeln Filz, 32 400 Stück Filzringe und Platten. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 12. Januar 1900, Vormittags $11^1/_2$ Uhr versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstrasse 106 — einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 86 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ für jede der vorbezeichneten Gruppen postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale im Empfangsgebäude des Centralbahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 7. Februar 1900.

Breslau, den 13. Dezember 1899. (3357)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 9. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Bahnmeistereien zu Letmathe, Siegburg, Engelskirchen und Wiehl lagernden altbrauchbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 3 931 t Schienen aus Stahl und Eisen (darunter 78 t altbrauchbare), 1 834 t Eisenschwellen, 483 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 80 t Gussschrott, 378 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 18 t Blechschrott, 0,04 t Messingschrott, 0,42 t Bleischrott, 2 t Zinkschrott, 7,9 t altbrauchbare Laschen und 4,4 t altbrauchbare Unterlagsplatten sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Altmaterialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien“ vor der Eröffnung an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 5. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 19. Januar 1900. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 15. Dezember 1899. (3358)

Königliche Eisenbahndirektion.

## 10. Offene Stellen.

**Gesucht**

wird zum sofortigen Eintritt oder zum 1. Januar k. J. ein Stationsdiätar.

Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissabschriften sind unter Angabe der Gehaltsansprüche zu richten an

Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft
in Perleberg. (3359)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 99. 23. Dezember 1899. XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



**Wegen der Weihnachtsfeiertage erscheint die nächste Nummer erst am 30. d. Mts.**

## Die Webb-Thompson'sche Streckenblockung für eingleisige Bahnen.

Von Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor **Massmann** in **Cottbus**.

Von dem Vertreter der patentirten Webb-Thompson'schen Streckenblockeinrichtung für eingleisige Bahnen wurde im Laufe des vergangenen Sommers versuchsweise die eingleisige Strecke Cottbus-Weisswasser mit den erforderlichen Apparaten ausgerüstet, um ein auf der Anschauung beruhendes Urtheil über die Vortheile des Systems und dessen Verwendbarkeit auf deutschen Bahnen zu gewinnen. Die Strecke Cottbus-Weisswasser wurde deshalb gewählt, weil sie voraussichtlich nicht nur die Vorzüge des Stabblocksystems bestätigen, sondern auch seine Schwächen besonders in die Erscheinung treten lassen musste, und letztere praktisch gegen die ersteren abzuwägen war der Zweck des Versuches.

Die Strecke Cottbus-Weisswasser, welche einen Theil der durchgehenden Linie Berlin-Görlitz bildet, ist 42,4 km lang, hat vier Zwischenstationen und wird täglich von 24 fahrplanmässigen Zügen befahren, unter denen sich zwei Schnellzüge befinden, die zwischen Cottbus und Weisswasser nur einmal anhalten. Auf der Strecke verkehren ferner täglich Probe- und Vorspannmaschinen, sowie Bedienungszüge für Gleisanschlüsse auf der freien Strecke. Zugkreuzungen und Ueberholungen kommen mehrfach vor. Es war daher Gelegenheit gegeben, das Webb-Thompson'sche Blocksystem sowohl im regelmässigen Betriebe, als auch bei Verlegung von Zugkreuzungen und Ueberholungen zu beobachten. Da es sich um eine Einrichtung handelt, welche von den auf den preussischen Staatseisenbahnen eingeführten Vorschriften zur Sicherung des Betriebes auf eingleisigen Bahnen völlig abweicht, so war die Beibehaltung des Zuganbietungsverfahrens angeordnet; die durch die Bedienung der Webb-Thompson'schen Apparate bedingte Mehrleistung des Personals ist auf jeder Station gemessen worden.

Es dürfte allseitig anerkannt werden, dass die Sicherheit des Betriebes auf eingleisigen Bahnen durch das Anbietungs- und Annahmeverfahren nicht in vollem Maasse gewährleistet wird. Der den Zug abfertigende Beamte ist imstande, einen Zug auf eine besetzte Strecke zu schicken, wenn er sich irrt und annimmt, der entgegenkommende Zug sei bereits eingefahren, oder der voraufgefahrene sei schon zurückgemeldet. Der Umstand, dass zur Ermöglichung solcher Irrthümer eine ungenügende Beachtung der Vorschriften seitens des Stationsbeamten vorhergehen muss, ändert nichts an der Thatsache, dass durch derartige fahrlässige Irrthümer Unglücksfälle hervorgerufen worden sind. Je dichter die Zugfolge und je weniger die Züge infolge eingetretener Unregelmässigkeiten fahrplangemäss verkehren, desto grösser wird die Möglichkeit eines solchen Irrthums, weil dann die Kontrole durch das Zugpersonal, die dieses von selbst ausübt, fortfällt. Bei Kreuzungsverlegungen und Aenderung der fahrplanmässigen Ueberholungsstationen wird die Gefahr einer Nichtinnehaltung des Prinzips der Raumentfernung verschärft, es sind daher für diese Fälle besondere Vorschriften gegeben, deren genaue Befolgung den Stationsbeamten stets von neuem eingeschärft und sorgsam überwacht wird. Leider haben diese Vorschriften, die wohl allgemein als bekannt vorausgesetzt werden können, den Fehler, recht umständlich und zeitraubend zu sein, ohne doch eine Gewähr für unbedingte Sicherheit zu bieten.

Es verlohnte daher wohl der Mühe eine Erfindung zu prüfen, welche diese Sicherheit bieten soll. Der Webb-Thompson'sche Blockapparat besteht aus zwei auf benachbarten Stationen aufgestellten, elektrisch verbundenen Apparaten, in welchen eine Anzahl ganz gleicher Stäbe unter elektrischem Blockverschluss liegen. Der Apparat selbst stellt sich dar als eine gusseiserne Säule mit hohlem Fuss, in dem die aus dünnem Stahl hergestellten und mit verschiedenen Wülsten versehenen Stäbe horizontal aufgeschichtet liegen. Ueber den Stäben befindet sich der Verschlussapparat, der das Herausnehmen je eines Stabes unter gewissen, später noch näher zu erläuternden Bedingungen gestattet. Das Hineinlegen von Stäben ist immer möglich. Jede Endstation ist mit *einem*, jede Zwischenstation mit *zwei* derartigen Apparaten ausgerüstet. Je ein Apparat

zweier benachbarter Stationen ist gleichartig, die Stäbe in diesen beiden Apparaten, aber nur in diesen, sind gleich und mit der Bezeichnung der Strecke versehen. Es kann also ein Stab nur in zwei Apparate gelegt werden, welche sich auf zwei benachbarten Stationen befinden müssen. Soll ein Stab entnommen werden, so ist zweierlei erforderlich: erstens, dass die entnehmende Station einen Strom durch den Apparat schickt, was durch Hebung des Stabes von selbst geschieht, und zweitens, dass die Nachbarstation durch denselben Apparat ebenfalls einen Strom schickt und zwar einen solchen von gleicher Richtung. Letzteres geschieht durch Niederdrücken eines Tasters oder durch Drehung einer Induktorkurbel. Erst die Summe beider elektrischen Ströme: des Lokalstromes und des Stromes der Nachbarstation, ist imstande, den Anker des im Kopf des Apparates befindlichen Elektromagneten anzuziehen und dadurch den Weg für den zu entnehmenden Stab freizugeben. Durch die Herausnahme des Stabes wird nun gleichzeitig eine Kontaktscheibe um 90° gedreht, wodurch der Lokalstrom die umgekehrte Richtung erhält, den von der Nachbarstation entsendeten Strom aufhebt und den Anker des Elektromagneten zum Abfallen bringt. Dieser Zustand bleibt so lange bestehen, bis durch Hineinlegen eines Stabes in denselben oder in den zugehörigen Apparat der Nachbarstation abermals eine Drehung der Stromrichtung und damit wieder das Vorhandensein zweier gleichgerichteten Ströme erzielt wird.

Hieraus folgt, dass stets nur ein Stab ausserhalb der zwei zusammengehörigen Apparate zweier benachbarter Stationen sein kann, und so lange dieser Stab in Händen des Lokomotivführers sich befindet, es nicht möglich ist, einen zweiten Stab an einen anderen Lokomotivführer, sei es zur Fahrt in derselben, oder in entgegengesetzter Richtung abzugeben. Kein Lokomotivführer darf ohne einen Stab mit der entsprechenden Streckenbezeichnung fahren, es sei denn bei Störungen in den Blockapparaten auf ausdrücklichen schriftlichen Befehl des diensthuenden Stationsbeamten. Der Zugführer hat sich, bevor er das Abfahrtsignal gibt, vom Vorhandensein des Stabes zu überzeugen. Durch die Beachtung dieser Vorschrift wird die Sicherheit eines Zuges zwischen zwei benachbarten Stationen unbedingt gegen entgegenkommende oder nachfahrende Züge gewährleistet. Es wird durch die Zugstabblockung der namentlich in Zeiten starken unregelmässigen Verkehres, bei angestrengtem Dienst der Stationsbeamten (Schneeverwehungen, Manövertransporte usw.) nicht gering anzuschlagende Vortheil erreicht, dass Zug- und Lokomotivführer sich selber vom Freisein der zu befahrenden Strecke überzeugen, die nach dem gebräuchlichen Anbietungsverfahren lediglich dem Stationsbeamten obliegende Pflicht daher auf drei Personen übergeht und die Ausführung derselben ebenfalls von drei Beamten überwacht wird.

Eine nähere Beschreibung der übrigens keineswegs verwickelten inneren Einrichtung des Apparates lässt sich ohne bildliche Darstellung nicht geben. Es kann auch an dieser Stelle darauf verzichtet werden, da es hier lediglich auf die praktische Brauchbarkeit der Einrichtung ankommt und eine eingehende Beschreibung in Glaser's „Annalen" Band XLII Nr. 503 zu finden ist. Das Prinzip der Anwendung eines Wechsels der Stromrichtung zur Sicherung mechanischer Abhängigkeiten ist übrigens nicht neu, es wird beispielsweise bei den überall gebräuchlichen Siemens'schen Blockapparaten, wenn auch in anderer Weise, als bei der Webb-Thompson'schen Erfindung, angewendet.

Der Vorgang beim Ablassen eines Zuges ist mit Benutzung des Stabstreckenblocks folgender: Der Entnahme eines Stabes geht ein Anbietungsverfahren voraus, welches entweder durch verabredete Klingelzeichen, oder durch einen mit dem Apparat verbundenen Fernsprecher bewirkt wird. Der den Zug anbietende Beamte drückt auf die am Apparat befindliche Taste, wodurch auf der Nachbarstation ein Wecker ertönt. Will und kann diese Station den Zug annehmen, so drückt deren Beamter ebenfalls auf die Taste seines Apparates, was sich auf der anbietenden Station durch Klingelzeichen und Ausschlag der Magnetnadel bemerkbar macht. So lange die Taste herabgedrückt wird, kann auf der anbietenden Station ein Stab herausgenommen werden. Um die den Zug annehmende Station von der erfolgten Entnahme eines Stabes in Kenntniss zu setzen, ist ein Stromunterbrecher an jedem Apparat angebracht. Sofern also auf dieser Station die Magnetnadel für einen Augenblick in die Ruhelage zurückkehrt, weiss der die Taste niederdrückende Beamte, dass der Stab entnommen ist und kann erstere freigeben. Der ganze Vorgang des Anbietens und der Entnahme eines Stabes dauert acht bis zehn Sekunden. Der Stab wird nun dem Zugführer eingehändigt und von diesem dem Lokomotivführer übergeben. Sobald der Zug auf der nächsten Station angelangt ist, wird der Stab durch den Stationsbeamten in den Apparat gelegt und der Zug durch ein Glockenzeichen zurückgemeldet. Auf der Versuchsstrecke Cottbus-Weisswasser ist für das Anbieten des Zuges ein dreimaliges, für das Zurückmelden ein zweimaliges Weckerzeichen vorgeschrieben.

Wie bereits erwähnt, ist es nach Entnahme eines Stabes nicht anders möglich, die Stromrichtung in den beiden zusammengehörigen Apparaten umzukehren, als durch Hineinlegen eines Stabes in einen der beiden Apparate. Solange der Stab daher nicht wieder zurückgeliefert oder dem diensthuenden Beamten der Nachbarstation übergeben ist, kann ein zweiter Stab nicht an das Zugpersonal ausgegeben werden, und die Strecke ist gesperrt. Möglich ist, dass der Stab von einem Lokomotivführer unmittelbar an einen zweiten, in entgegengesetzter Richtung fahrenden, abgegeben wird, ohne dass der Apparat vorher in Thätigkeit tritt. Dies Verfahren ist bei den meisten englischen und russischen Bahnen, auf denen das Stabblocksystem zur Anwendung gelangt ist, verboten, vielmehr vorgeschrieben, auch bei Zugkreuzungen den Stab immer erst wieder in den Apparat zu legen und dann mit Zustimmung der vorliegenden Station wieder zu entnehmen. Es kann jedoch durch die unmittelbare Uebergabe des Stabes von Zug zu Zug eine Betriebsgefahr nicht entstehen, es entfällt lediglich für diesen Fall das Anbietungs- und Annahmeverfahren, sofern dies nicht auf andere Weise, durch Fernsprecher oder Klingelzeichen stattgefunden hat.

Bei Verlegung von Kreuzungen und Ueberholungen sind die zeitraubenden Verständigungen der Stationen, sowie die schriftlichen Benachrichtigungen des Zug- und Lokomotivpersonals bei Anwendung des Stabblocksystems überflüssig. Der fahrplanmässig verkehrende Zug wird dem verspäteten von Station zu Station soweit entgegen geschoben wie möglich. Jede Station, die der zurückliegenden einen Stab frei gibt, beraubt sich dadurch der Möglichkeit, den entgegenkommenden Zug abzulassen. Es soll natürlich nicht bestritten werden, dass bei Kreuzungs- und Ueberholungsverlegungen neben der in erster Linie stehenden Sicherheit des Betriebes eine Verständigung der Stationen über den Lauf der Züge nothwendig wird. Diese kann aber auf einfachstem Wege durch den Fernsprecher geschehen; eine schriftliche Festlegung der Abweichung vom Fahrplan erscheint nicht mehr erforderlich.

Die Beobachtung der auf der Versuchsstrecke aufgestellten Apparate, welche theils mit Batteriestrom, theils mit Induktorbetrieb eingerichtet sind, hat ergeben, dass letzterer den Vorzug verdient. Die Batterien müssen sehr stark sein (bis zu 50 Leclanchéelementen) und bedingen daher grosse Unterhaltungskosten. Die Apparate, welche besonders empfindliche Theile nicht besitzen, haben in mehrmonatlichem Betriebe dauernd gut gearbeitet. Kleinere Störungen, meist durch Eintrocknen der offenstehenden Batteriegläser und dadurch verursachte Schwächung des Stromes, sowie durch Lockerung der aufgeschraubten Armatur des Elektromagneten hervorgerufen, liessen sich leicht beseitigen. In allen diesen Fällen wurde die Unmöglichkeit der Freigabe eines Stabes festgestellt.

Als hauptsächlichste Schwäche dieses Blocksystems muss für deutsche Verhältnisse die grosse Schwierigkeit des Auswechselns der Stäbe auf Stationen, auf denen die Züge fahr-

planmässig nicht halten, angesehen werden. Es sind zwar von den Erfindern Einrichtungen getroffen, die es ermöglichen sollen, den einen Stab bei voller Fahrt abzugeben, und den zur Weiterfahrt berechtigenden ebenso aufzunehmen, aber diese Einrichtungen haben auf der Versuchsstrecke keineswegs zufriedenstellende Ergebnisse geliefert. Die Abgabe und Aufnahme der Stäbe während der Fahrt soll wie folgt geschehen: Auf den Zwischenstationen werden neben dem Gleise an der Seite des Heizers zwei Pfosten aufgestellt, von denen der in der Zugrichtung erste einen Arm trägt, über den der Heizer den mit einem aufgeschraubten Ringe von ungefähr 50 cm Durchmesser versehenen Stab streift. Der zweite, einige hundert Meter vom ersten entfernte Pfosten ist mit einer in der Zugrichtung sich von selbst öffnenden Klappe versehen, in welche der, ebenfalls mit einem aufgeschraubten Ringe versehene Stab vom Stationsbeamten gesteckt wird. Durch den Ring soll der Heizer im Vorbeifahren mit dem Arm fahren und so den Stab vom Pfahl streifen. Die Great Western Railway, bei welcher diese Einrichtung mehrfach eingeführt ist, schreibt ihren Lokomotivführern vor, dass die Stationen, auf denen der Stab ohne anzuhalten entnommen werden muss, nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 22,9 km durchfahren werden dürfen. Auf den preussischen Bahnen würde daher die Einführung des Stabblocksystems auf eingleisigen Linien mit Schnellzugsverbindungen daran scheitern müssen, weil die Abgabe und Aufnahme von Stäben während einer Fahrt von 60 und mehr Kilometer in der Stunde nicht möglich ist. Es erscheint jedoch nicht ausgeschlossen, an den Maschinen Einrichtungen zu treffen, welche das Abnehmen der Stäbe auch bei grösseren Geschwindigkeiten ermöglichen. Immerhin bliebe auch hier die Nothwendigkeit bestehen, dass alle Maschinen, welche möglicherweise die Strecke befahren können, mit der Vorrichtung versehen sein müssten. Als ein fernerer, wenngleich geringerer Uebelstand erwies sich bei Anwendung des Stabsystems der Zeitaufenthalt, welcher durch das Einlegen und Wiederherausnehmen des Stabes entsteht, wenn auf einer Station zwei Züge kreuzen. Bei dem z. Z. üblichen Verfahren ist es möglich, schon vor dem Eintreffen des Zuges den in entgegengesetzter Richtung fahrenden anzubieten, so dass der Stationsbeamte unmittelbar, nachdem er sich vom Eintreffen des einen Zuges überzeugt hat, den anderen abfahren lassen kann. Beim Stabsystem ist dies nicht möglich, da der Stab erst nach der Einfahrt des Zuges dem dienstthuenden Beamten ausgehändigt werden kann. Wenn ein erheblicher Weg vom Einfahrtsgleis bis zum Apparat, und von da bis zum ausfahrenden Zuge zurückzulegen ist, können immerhin mehrere Minuten vergehen, ehe der Zug im Besitz des Stabes ist und abfahren kann, während im Fahrplan vielleicht die Einfahrt eines anderen Zuges auf dieselbe Zeit gelegt ist. Freilich darf man sich nicht verhehlen, dass gerade das Anbieten eines Zuges unter der stillschweigenden Voraussetzung, dass der Gegenzug richtig eintreffen wird, nicht gerade zur Erhöhung der Betriebssicherheit beiträgt, dass also auch in diesem Falle das Stabsystem sicherer ist, wenn auch auf Kosten der Zeit. Letztere dadurch abzukürzen, dass in solchen Fällen der Stab, ohne wieder durch den Apparat zu gehen, von Zug zu Zug weiter gegeben wird, dürfte gar keinem Bedenken unterliegen; es ist nur nothwendig, diese Uebergabe durch den Stationsbeamten geschehen zu lassen, welcher vorher die Zustimmung der Nachbarstation durch den Fernsprecher oder durch ein Klingelzeichen eingeholt hat. In dieser Weise ist auf der Versuchsstrecke bei Zugkreuzungen verfahren, bei denen Ankunfts- und Abfahrtszeit zweier Züge in entgegengesetzter Richtung nahezu zusammenfallen. Zu irgend welchen Unzuträglichkeiten oder Aufenthaltsüberschreitungen hat dies nicht geführt.

Als ein weiterer Mangel des Systems dürfte dann noch zu erwähnen sein, dass auf den Strecken, auf welchen regelmässig mehr Züge in der einen Richtung verkehren, wie in der anderen, die Stäbe verhältnissmässig rasch in einer Reihe der Apparate vergriffen sind. Es ist dann erforderlich, dass ein Beamter (Zugrevisor) die mit zuviel Stäben versehenen Apparate auf den einzelnen Stationen öffnet, aus jedem eine gerade Anzahl Stäbe herausnimmt und diese in den zugehörigen Apparat der Nachbarstation hineinlegt. Wenngleich dies Verfahren nur wenig Zeit in Anspruch nimmt, und bei einem Zugaufenthalt von einer Minute ausgeführt werden kann, so ist es doch lästig, falls es öfter wiederholt werden muss.

Wenn man grundsätzlich jede Betriebseinrichtung für nützlich hält, welche die Irrthümer, denen die menschliche Natur unterworfen ist, zu beseitigen sucht, und dadurch die Sicherheit des Betriebes erhöht, so kann dem Stabblocksystem die Anerkennung nicht versagt werden, dass es diese Bedingung auf einfache Weise in hohem Maasse erfüllt. Seine Einführung auf solchen eingleisigen Bahnstrecken, welche stark mit Zügen belegt sind, würde daher sehr wohl empfohlen werden können, sofern es sich um Bahnstrecken ohne Schnellzugsverkehr handelt, oder sofern es gelingt, die Frage der Stabaufnahme während der Fahrt befriedigend zu lösen. Insoweit der zweigleisige Ausbau solcher Linien bei der erhöhten Betriebssicherheit, welche das Stabblocksystem gewährt, vermieden oder doch hinausgeschoben werden kann, würden auch in Geldwerth auszudrückende Vortheile zu erzielen sein. Desgleichen könnte sich die Einführung empfehlen bei längeren Nebenbahnen mit Zugkreuzungen und Ueberholungen, bei welchen eine Sicherung des Betriebes geboten erscheint, die Besetzung der Stationen mit telegraphirenden Weichenstellern aber aus Gründen des Verkehrs nicht nothwendig ist. Hier können Güteragenten, Schrankenwärter und Frauen den Stabblockapparat ebenso gut bedienen, wie geschulte Stationsbeamte.

Im Auslande hat das Webb-Tompson'sche System eine grosse Beachtung erfahren. Nach einer vorliegenden Nachweisung ist es auf vielen englischen Bahnen eingeführt, am ausgedehntesten auf der Great Western Railway. Auch in den englischen Kolonien und in Russland sind viele Bahnlinien damit ausgerüstet; die langen eingleisigen Strecken ohne Schnellzugsverkehr lassen bei häufiger Nichtinnehaltung des Fahrplans ganz besonders die Vorzüge des Stabsystems erkennen.

Für deutsche Verhältnisse würden sich an den Apparaten noch einige Verbesserungen empfehlen. Insbesondere wäre es erwünscht, die Stäbe leichter herzustellen, wodurch auch die Möglichkeit der Auswechselung während der Fahrt näher gerückt würde.

Zum Schlusse soll noch erwähnt werden, dass die Erfinder Einrichtungen getroffen haben, welche den Anschluss von Blockstationen, die nicht gleichzeitig Kreuzungsstationen sind, an das System ermöglichen, sowie dass auf Strecken, auf denen Schiebemaschinen verkehren, die Apparate so eingerichtet werden können, dass erst nach Rückgabe eines zweiten kleineren Nebenstabes durch den Führer der Schiebemaschine die Strecke wieder freigegeben werden kann. Diese Einrichtungen sind auf der Versuchsstrecke Cottbus - Weisswasser nicht zur Anwendung gekommen.

# Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von **L. Calmar**, Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus Nr. 98.)

Ich könnte noch lange so fortfahren und noch so manche Aeusserungen verschiedener Fachleute, die viel darüber geschrieben und zahlreicher Interessenten, die viel darunter gelitten, anführen.

Ich verzichte jedoch darauf, weil ich es für überflüssig halte, noch einige Eulen nach Athen zu tragen, und kehre zu der gestellten Anfrage zurück, ob die Bestimmung des Art. 11 — dass die Fracht auf Grund der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife zu berechnen ist, — eine genügende Handhabe bietet, um sich auf dem vorgeführten Gebiete zurechtzufinden?

Lassen wir zunächst die Kommentatoren sprechen.

Gerstner behandelt die Frage mit gutem Vorbedacht und nach einem festgefügten Plane (Seite 211). „Im vorstehenden ist gezeigt worden, dass für die Berechnung der Fracht lediglich die zu Recht bestehenden veröffentlichten Tarife maassgebend sind. Im internationalen Verkehr bestehen aber zwischen der Versand- und Empfangsstation in der Regel eine grössere Anzahl verschiedener konkurrirender Tarife. Dies ist nicht nur der Fall, insofern zwischen beiden Punkten verschiedene Verkehrswege eingeschlagen werden können, sondern auch, insofern auf der gleichen Route verschiedene Tarife — namentlich Lokal-, Nachbar- und Verbandtarife — bestehen. Welche dieser Tarife kommen nun im einzelnen Falle zur Anwendung?

Die jetzige Fassung des Art. 11 enthält keine Bestimmung zur Beantwortung obiger Frage. Es werden sich dafür indess durch Heranziehung anderweiter Festsetzungen des Uebereinkommens und durch Anwendung allgemeiner Grundsätze folgende Regeln aufstellen lassen:

I. In erster Reihe entscheidet über die Frage, welche von mehreren konkurrirenden Tarifen bei dem einzelnen Transport Anwendung finden, die Bestimmung des Absenders im Frachtbrief. Derselbe kann nicht nur nach Art. 6. lit. e verlangen, dass etwa bestehende Spezialtarife in Anwendung gebracht werden, sondern auch nach Art. 6 den Transportweg unter Bezeichnung der Zollstation vorschreiben.

In Verbindung damit hat das Frachtbriefformular in der letzten Längsspalte die Angabe der anzuwendenden Tarife und die Routenvorschrift seitens der Absender vorgesehen. Sein Wille ist somit das oberste Gesetz.

II. Wie aber, wenn der Absender eine Vorschrift über die anzuwendenden Tarife nicht getroffen hat?

In diesem Falle hat die Eisenbahn nach Art. 6 lit. l denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint. Auch diese Bestimmung, welche dem Interesse des Absenders und dessen muthmaasslicher Absicht Geltung verschaffen will, wird ihrem Grunde und Zwecke nach auf die Wahl der Tarife auszudehnen sein. Im Zweifel aber wird die Absicht und das Interesse des Absenders in der Regel auf die Anwendung des billigsten Tarifes gerichtet sein.

Auch abgesehen hiervon ist es zunächst Sache des Absenders, den Tarif, welchen er angewendet zu wissen wünscht im Frachtbriefe zu bezeichnen. Unterlässt er dies, so wird die Eisenbahn nach bestem Wissen seiner muthmaasslichen Absicht nachzukommen haben. Aber sie haftet bei der an seiner statt getroffenen Wahl des Tarifs — billiger Weise — nur für grobes Verschulden. Auch in dieser Hinsicht ist die analoge Anwendung der Vorschriften des Art. 6 lit. l über die Wahl des Transportweges gerechtfertigt. Die Versandstation ist, zumal bei der meist grossen Anzahl konkurrirender Tarife im internationalen Verkehr, nicht bei jeder Sendung in der Lage, unbedingt übersehen zu können, welche der in Frage kommenden Expeditionsarten die dem Absender vortheilhafteste ist. Sie wird im Zweifel ihrer Pflicht genügend nachkommen, wenn sie den kürzesten Transportweg, bei ungefähr gleichen Entfernungen aber diejenige Route wählt, auf welcher das Gut am längsten in einem direkten Verkehr laufen kann. Sie wird auf dem gewählten Transportweg im Zweifel derart kartiren, dass soweit möglich direkte Tarife zur Anwendung kommen, da anzunehmen ist, dass in den Verbänden das Gut am raschesten (wegen Vermeidung von Umladungen), am zweckmässigsten und am billigsten befördert wird."

Obige Vorschriften, welche unbestreitbar das Ergebniss reicher Erfahrungen auf einem der schwierigsten Gebiete der Tarifanwendung bilden, lassen sich wie folgt zusammenfassen

a) In erster Reihe entscheidet die Vorschrift des Absenders im Frachtbrief.

Die Ansicht Neumann's („Allgemeiner Tarifanzeiger" Nr. 8 vom 16. April 1896), dass es zweifelhaft sei, ob es dem Versender überhaupt gestattet ist, andere Tarife als die im Art. 6 lit l. bezeichneten Spezialtarife vorzuschreiben, ist allerdings formell dadurch begründet, dass das Internationale Uebereinkommen dem Publikum diese Befugniss nicht ertheilt und dass die Aufnahme weiterer Erklärungen im Frachtbriefe, als der im Art. 6 angeführten, nicht statthaft ist.

Man kann ihm jedoch die Bemerkung entgegensetzen, mit welcher Gerstner schon früher einer entschiedener ausgesprochenen ähnlichen Meinung Eger's, in Stein's „Zeitschrift" (1891 Seite 477) entgegengetreten ist, nämlich, dass sie mit dem Bestehen der Spalte für die Angabe der anzuwendenden Tarife, mit der Natur der Verhältnisse und einer allgemein befolgten Uebung in Widerspruch stehe (Seite 212).[14])

b) Wenn der Absender eine Vorschrift über den anzuwendenden Tarif nicht getroffen hat, so wählt die Eisenbahn denjenigen Weg, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint.

Ist man über das Interesse des Absenders und seine muthmaasslichen Absichten im Zweifel, so wird der billigste Tarif gewählt. In verwickelten Fällen wird die Versandstation den kürzesten, bei ungefähr gleichen Entfernungen aber denjenigen Weg wählen, auf welchem das Gut am längsten in einem direkten Verkehr laufen kann. Sie wird auf dem gewählten Transportweg im Zweifel derart kartiren, dass soweit möglich direkte Tarife zur Anwendung kommen. Bei der von ihr zu treffenden Wahl des Tarifs haftet die Bahn billigerweise nur für grobes Verschulden. Bezüglich der Vorschrift, denjenigen Weg zu wählen, welcher für den Absender am zweckmässigsten scheint, beziehe ich mich auf das in den vorigen Aufsätzen Gesagte.

Die dort geschilderten Schwierigkeiten bezüglich der Wegeleitung werden noch durch die weiteren Schwierigkeiten erhöht, auf dem mehr oder minder glücklich gewählten Transportweg den richtigen Tarif, oder, da der richtige nicht immer der billigste ist, letzteren anzuwenden. Die Direktiven für das Vor-

---

[14]) In ähnlichem Sinne hat auch das Bagatellgericht in Handelssachen in Wien entschieden (Zahl 55622 vom 11. September 1897) und in den Gründen des diesbezüglichen Urtheils ausdrücklich erklärt, dass sich die Rubrik „Angabe der anzuwendenden Tarife" nicht nur auf die Spezialtarife des Art. 6 lit. e des Uebereinkommens bezieht, da sonst die Ueberschrift lauten müsste: „Angabe der anzuwendenden Spezialtarife". (Eisenbahnrechtliche Entscheidungen der österr. und ungarischen Gerichte. Herausgegeben von Dr. Victor Röll. XI. Jahrgang 1897.)

gehen bei der Wahl des Weges und der anzuwendenden Tarife sind keineswegs erschöpfend und auch nicht immer zutreffend, so z. B. ist der kürzere Weg sehr oft theuerer, zuweilen sogar erheblich theuerer als der längere. Aus diesem Grunde sind in letzterer Zeit in Frankreich die Eisenbahnen verpflichtet, in ihren inländischen Verbandverkehren nicht wie vorher die billigste Fracht auf dem kürzesten Wege, sondern die billigste Fracht auf dem billigsten Wege zu berechnen.

Dass sich durch das Zusammenstossen der Lokaltarife unter Umständen billigere Sätze ergeben, als durch die Anwendung von Verbandtarifen, wird auch von Gerstner bemerkt (Seite 214, Bemerkung 8) und dass in diesen Fällen die weitmöglichste Anwendung direkter Tarife eine höhere Fracht als die gebrochene Kartirung ergibt, ist allgemein bekannt; nur kommen solche Fälle leider nicht so selten vor, als man aus Gerstner's Bemerkung schliessen könnte.

Ferner ist bei der meist grossen Anzahl konkurrirender Tarife im internationalen Verkehr Gerstner's Ansicht, dass die Versandstation bei jeder Sendung in der Lage ist, unbedingt übersehen zu können, welche der in Frage kommenden Expeditionsarten die dem Absender vortheilhafteste ist, viel zu optimistisch. In der That kommt die Versandstation, wenn keine direkten Tarife zwischen der Versand- und der Bestimmungsstation bestehen, schon mangels des erforderlichen Tarifmaterials gar nicht in die Lage feststellen zu können, auf welchem Wege das Gut am längsten in einem direkten Verkehr laufen kann; wenn direkte Tarifsätze zwischen der Versand- und der Empfangsstation bestehen, kann die erstere nicht ermessen, ob diese Sätze nicht durch irgend welche Umkartirungsmöglichkeiten unterboten sind bezw. wie mit Rücksicht auf diese Unterbietungen die Güter abzufertigen sind. Besteht kein direkter Tarif zwischen der Versand- und der Empfangsstation, so ergibt unter Umständen, ohne Rücksicht auf den Weg, die Kartirung im Lokalverkehr bis zur nächsten Verbandsstation die billigste Fracht; unter Umständen jedoch, wie z. B. wenn Staffeltarife in Frage kommen, ist dies gar nicht oder aber nur bedingt der Fall.[15])

Jeder Tarifmann und noch mehr jeder mit Rückerstattungsarbeiten beschäftigte Beamte, wird aus seiner Praxis noch manche Fälle anführen können, in welchen die Versandstation, trotz aller Direktiven, es nicht zustande bringen wird, die billigste Abfertigung zu finden. Ultra posse nemo obligatur. Nur wird bei der Erwägung dieser so oft Gegenstand eingehender Besprechungen bildenden Frage meist übersehen, dass nicht das Können der Versandstation, sondern die im Art. 11 des Uebereinkommens enthaltene Absicht das Entscheidende für die Bemessung der Rechte der Verfrachter bilden muss.

Ist auf Grund des genannten Artikels die Eisenbahn verpflichtet, die billigste Fracht zu gewähren, dann ist es entschieden unannehmbar, dass der Verfrachter die sich für ihn aus dieser Verpflichtung ergebenden Vortheile lediglich geschmälert, nämlich nur in den Grenzen des leider so beschränkten Könnens der Versandstation, geniessen soll. Dann ist übrigens das Maass dieses Könnens für den Verfrachter schliesslich auch unerheblich. Wozu gäbe es dann einen Artikel 12?[16]) Nach ausdrücklicher Anerkennung des Rechts der Verfrachter auf den Genuss der billigsten Fracht wird auch der Tarifunkundigste von ihnen sehr wahrscheinlich die kombinirte Anwendung der Art. 12 und 6 lit. l als einen selbstverständlichen Weg zur Hereinbringung seiner aus diesem Recht entspringenden Forderungen betrachten und demgemäss auch betreten.

Wegen meiner Ansicht, dass bei der zu treffenden Wahl des Tarifes billiger Weise die Bahn nur für grobes Verschulden haftet, verweise ich zunächst auf das in meinen früheren Aufsätzen über den Begriff „grobes Verschulden" bei Besprechung der Wegeleitungsfrage Gesagte.

In einem seiner vortrefflichen Aufsätze über Eisenbahntransportfragen führt Dr. Georg Neumann („Allgemeiner Tarifanzeiger" Nr. 9 und 10 vom 1. Mai 1896) eine Entscheidung des k. k. Wiener Bagatellgerichts in Handelssachen an, welcher wir nachstehendes entnehmen:

„ . . . . . . . . im Gegensatze zu den im inländischen Verkehre geltenden Bestimmungen, wo in der Zusatzbestimmung XIV zu § 51 des Betriebsreglements die Angabe der anzuwendenden Tarife im Frachtbriefe gestellt wird, ist weder in dem Internationalen Uebereinkommen, noch in den Ausführungsbestimmungen hierzu irgend eine Anordnung getroffen, dass es dem Aufgeber obliege, den Tarif, welcher anzuwenden ist, falls nicht ein Ausnahmetarif gewünscht wird, im Frachtbriefe anzugeben. Es ist auch keine Bestimmung getroffen, wonach es dem Absender erlaubt ist, die Anwendung der von ihm gewünschten Tarife im Frachtbriefe zu beantragen; es ist daher auch, insbesondere mit Rücksicht auf Absatz 3 des Art. VI zweifelhaft, ob es überhaupt zulässig ist, die anzuwendenden Tarife in dem Frachtbriefe zu bezeichnen. Das dem Internationalen Uebereinkommen beiliegende Frachtbriefformular enthält allerdings eine Rubrik: ‚Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschriften'. Da jedoch, wie gesagt, weder im Internationalen Uebereinkommen, noch in den Ausführungsbestimmungen zu demselben ausdrücklich ausgesprochen ist, dass dem Absender ein solches Recht zusteht — dass ihm eine Verpflichtung nicht obliegt, haben wir schon dargethan — kann mit Recht angenommen werden, dass diese Rubrik blos für die Angaben der anzuwendenden Spezialtarife bestimmt ist. Aber selbst wenn wir annehmen, dass aus diesem Formulare zu schliessen sei, der Absender könne einen anzuwendenden Tarif, selbst wenn es nicht einen Spezialtarif betrifft, vorschreiben, so ist jedenfalls eine Sanktion für den Fall, als der Absender die Tarife nicht vorschreibt, nirgendwo enthalten. Es geht nicht an, die Sanktion des Art. VI lit. l per analogiam anzuwenden. Bestimmungen, wonach für eine Handlung oder Unterlassung Folgen einzutreten haben, sind als eine Ausnahmebestimmung strikte auszulegen, demnach nur für den Fall, für welchen sie gegeben sind, anzuwenden. Es kann daher diese Sanktion des Art. VI nur für den Fall Anwendung finden, für welchen sie gegeben ist. Wenn man aber annimmt, dass dem Absender das Recht zustehe, die anzuwendenden Tarife vorzuschreiben, so ist keine Bestimmung getroffen, welche Folgen ihn für den Fall der Unterlassung dieses Rechts treffen. Es kann daher aus dieser Unterlassung noch nicht geschlossen werden, dass die Bahn bei der Tarifanwendung gar nicht oder nur für grobes Verschulden hafte."

Auf Grund dieser Erwägungen wurde die Eisenbahn verurtheilt (Zahl 91018 vom 15. Februar 1896) die Differenz zu erstatten, welche sich zwischen der von der Eisenbahn gewählten Tarifkombination und der nachträglich von der Partei bezeichneten Abfertigungsvorschrift ergab.

---

[15]) Der Behauptung, dass man in Verbänden am raschesten wegen Vermeidung von Umladungen befördert, wäre entgegenzusetzen, dass die Umladung vollständig unabhängig von der direkten Tarifirung ist.

[16]) Der erste Absatz dieses Artikels lautet: Würde der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten.

In Nr. 6 Jahrg. 1896 der „Zeitschrift des Centralamts in Bern" (Seite 261 der französischen Ausgabe) ist zu lesen, dass die Schöpfer des Uebereinkommens sehr wahrscheinlich an eine kombinirte Anwendung des Artikels 12 und 6 lit. l nicht gedacht hatten.

Diesem Urtheil ist insofern eine prinzipielle Bedeutung zuzuschreiben, als es, nach Ansicht des Berner Centralamts (Nr. 6 des Jahrganges seiner Zeitschrift) geeignet ist[17]), die Verschiedenheiten aus der Welt zu schaffen, welche in den Ländern deutschen und französischen Rechts betreffs der Bedeutung des Begriffes „grobes Verschulden" bestehen.

[17]) Bei Besprechung dieses Urtheils in der Nr. 9 des Jahrganges 1896 des Organes des Centralamts in Bern wird bemerkt, dass auf Grund desselben, bei Nachweis der Nichtanwendung des billigsten Tarifs oder der billigsten Tarife, der letzte Absatz des Art. 12 zur Anwendung zu gelangen, d. h. die Rückzahlung der Mehrfracht zu erfolgen hat.

(Schluss folgt.)

## Der Kampf gegen die französischen Eisenbahngesellschaften,

der in den letzten Monaten schon eifrigst in der Presse usw. geführt wurde, ist nunmehr auch vor der Abgeordnetenkammer zu Paris ins Werk gesetzt. Der „Matin" leitete die Debatten mit einem Artikel des Abg. Henri des Houx ein, welcher hervorhob: „Das Parlament wird sich bewusst sein müssen, dass ohne seine Hilfe, ohne sein imperatives Mandat kein Minister stark genug sein würde, um dieses zusammengepresste Bündel von Widerstandskräften zu brechen, welches aus der Koalition der privilegirten Gesellschaften sich ergibt. Diese vertheidigen ihre speziellen Interessen gegen das öffentliche Interesse. Keine Regierung, welche dieses Namens würdig ist, kann einen dem Allgemeinwohl so abträglichen Egoismus dulden. . . . . Genug mit einem Regime der Kameraderien, der Gefälligkeiten, der Mitschuldigkeiten! Weit entfernt, ein Werkzeug des nationalen Reichthumes zu sein, sind die Eisenbahnen ein Hinderniss für unsere wirthschaftliche Entwickelung geworden. . . . Die gegenwärtige Organisation ist ein unerträglicher Skandal; sie ist die Paralyse der Geschäfte; sie ist ein unberechenbarer Schaden, der dem Reichthum eines arbeitsamen Landes zugefügt wird."

In der Kammer trat eine Reihe von Abgeordneten, an der Spitze der Kommissionsberichterstatter Bourrat, mit den in diesen Blättern schon skizzirten Anklagen auf: wegen massenweiser Zugverspätungen, mangelnden und veralteten Materials, Häufung der Unglücksfälle, willkürlicher Tarife usw. So z. B. der konservative Abg. Maurice Binder: „Ich frage den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten, welche Maassregeln er zu Gunsten der Reisenden zu ergreifen gedenkt, um in erheblichem Maasse die unerträglichen Verspätungen auf den französischen Eisenbahnnetzen hintanzuhalten. Der Herr Minister hat in der Presse auf diese Verspätungen bezügliche Mittheilungen erscheinen lassen; er hat angekündigt, dass er gegen die Gesellschaften, welche so unheilvolle Unfälle verursachten, einschreiten würde; aber wir haben auch erfahren, dass die Gesellschaften damit geantwortet haben, dass sie die Fahrpläne ändern würden, indem sie die Fahrzeit verlängerten,*) um dann ungefähr rechtzeitig anzukommen. Ich frage den Herrn Minister, ob er geneigt ist, diese Inverzugsetzung der Gesellschaften zu dulden, oder ob er energisch die Interessen der auf den französischen Eisenbahnnetzen verkehrenden Reisenden vertreten will!" Diese und ähnliche Ausführungen fanden lebhaften Beifall in der Kammer. Besonders legte der Berichterstatter Bourrat dar, wie es nothwendig sei, die ganze Kontrole neu zu gestalten, da das gegenwärtige System die Staatsinteressen gefährde. Im einzelnen suchte er u. a. zu zeigen, wie die Gesellschaften den Staat auch finanziell bei den Arbeiten, die sie für seine Rechnung ausführten, übervortheilten, wie ferner z. B. die Orléansgesellschaft sich die für gewisse Leistungen auf neuen Linien gezahlte Staatsentschädigung vom Publikum theilweise nochmals bezahlen lasse, wie die Westbahn beim Rollgeschäft unberechtigte Trinkgelder forderte usw. Betreffs des Alters des Materials führte Herr Bourrat u. a. an, dass bei der Ostbahn das Durchschnittsalter der Lokomotiven 20 Jahre ist, das der Personenwagen 19 Jahre, der Güterwagen 27—28 Jahre; bei der Westbahn ist das Durchschnittsalter der Lokomotiven 25⅓ Jahre, bei der Südbahn 25¼ Jahre, bei der Orléansbahn 26¾ Jahre, bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 29¾ Jahre, bei der Nordbahn 18⅙ Jahre, bei der Staatsbahn 16⅔ Jahre. „So, sagt Herr Bourrat, sind unsere Lokomotiven durchschnittlich über 25 Jahre alt, während das Durchschnittsalter in Deutschland nur 13 Jahre ist. Die Zahl der Lokomotiven in Frankreich ist 9000, in Deutschland 16000. Wer bemerkt nicht die furchtbaren Folgen dieser Unterschiede im Falle einer Mobilmachung?" (Beifall).

*) Vergl. den Aufsatz über den Gesetzentwurf, betr. die polizeiliche Aufsicht über die französischen Eisenbahnen in Nr. 97 d. Ztg.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Baudin, sagte betreffs einzelner Vorwürfe noch Untersuchungen zu, und kündigte an, dass er auf alle Anfragen und Klagen bei der bevorstehenden Erörterung des Budgets der Eisenbahnkonventionen antworten werde. Danach wird auf die Erklärungen des Herrn Ministers zurückzukommen sein.

Der Berichterstatter Bourrat hat bekanntlich auch die schleunige Verstaatlichung von vier französischen Eisenbahngesellschaften befürwortet. Gegen diesen Vorschlag wendet sich im „Economiste français" der bekannte Nationalökonom Paul Leroy-Beaulieu. Jedenfalls hat letzterer Recht, wenn er einwendet, dass eine solche Riesenoperation nicht, wie Herr Bourrat wollte, in wenigen Monaten oder Wochen bis zum Jahresschluss unternommen werden könnte. Leroy-Beaulieu rechnet ferner aus, dass ein solches Geschäft dem Staate um 700000000 bis 800000000 Frcs. theurer komme, als Bourrat angebe, und hebt hervor, dass bei dem jetzigen hohen Geldpreise der Rückkauf finanziell die grössten Schwierigkeiten bieten würde, und dass man die grosse Reserve, welche der Staat bis zu dem unentgeltlichen Rückfall der Linien in 50 bis 60 Jahren bilde (12 bis 15000000000 Frcs., nach Leroy-Beaulieu also die Hälfte der französischen Rentenschuld), nicht voreilig verstreuen dürfe. Ueber die Vorzüge des französischen Eisenbahnsystems, welches dem Staate jetzt durch Garantiezahlungen grosse Opfer auferlegt, ihn aber für eine späte Zukunft entschädigt, sind eben die Meinungen getheilt.

# Dem Andenken von Numa Droz.

Die vorige Nummer dieser Zeitung hat die betrübende Mittheilung gebracht, dass der hochverdiente Direktor des Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport, Altbundesrath Dr. Numa Droz am 15. d. Mts. ganz unerwartet in Bern[1]) gestorben ist. Damit war eine kurze Skizze seines Lebenslaufs und die Zusage verbunden, auf seine Thätigkeit als Leiter des Centralamts zurückzukommen. Indem wir dieses Versprechen der Schriftleitung — zu einem grossen Theil auf Grund persönlicher Wahrnehmungen des Verfassers — in nachstehendem einlösen, können wir uns nicht versagen, zunächst auf den jener Thätigkeit vorangegangenen und damit in mancher Hinsicht zusammenhängenden glänzenden Lebenslauf des aussergewöhnlichen Mannes einen nochmaligen Blick zu werfen.

Schon in jugendlichem Alter hatte Numa Droz die Augen seiner Mitbürger auf sich gezogen und alles, was er erreicht hat, verdankte er, neben einer überaus glücklich und liebenswürdig veranlagten Natur, einzig seiner eigenen Kraft und der rastlosen Energie seines Willens. Im Jahre 1862 finden wir den 18 jährigen self-made-man aus La Chaux de fonds als Gymnasiallehrer in Neuenburg und schon kurz darauf als Leiter des Blattes „National suisse“, in welcher Eigenschaft er bald einen bedeutenden Einfluss auf die Angelegenheiten seines engeren Vaterlandes zu gewinnen wusste. Erst in den Grossen Rath und demnächst in die Regierung von Neuenburg gewählt, trat er an die Spitze des Schul-, Kirchen- und Gemeindewesens seines Kantons. Aber bald sollte sich sein Wirkungskreis auf die ganze Schweiz erstrecken.

Seit 1872 Mitglied des Ständeraths, sehen wir ihn bereits drei Jahre später als dessen Präsidenten und als Mitglied des Bundesraths, also der obersten Bundesgewalt der Eidgenossenschaft. Er war damals 31 Jahre alt und leitete erst das Departement des Innern, dann das für Handel und Landwirthschaft. Im Jahre 1881 wurde der noch nicht Siebenunddreissigjährige Bundespräsident und Departementschef des Aeusseren. Das Jahr 1886 sah ihn als Vizepräsidenten, 1887 abermals als Präsidenten des Bundes. Seine Eigenschaft als Bundesrath und Departementschef hat er bis gegen Ende des Jahres 1892 beibehalten[2]), um sie dann mit der eines Direktors des damals eingerichteten Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport zu vertauschen.

Schon seine bisherige Thätigkeit hatte ihn in die mannigfachsten Beziehungen mit dem Eisenbahnwesen gebracht. Er hatte namentlich an den Konferenzen, welche in den Jahren 1878, 1881 und 1886 zur Herstellung eines Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr in Bern zusammengetreten waren, das lebhafteste Interesse genommen, war auch mit den Mitgliedern derselben in persönlichen Verkehr getreten, obschon er an den Berathungen selbst nicht theilgenommen hat. So erschien er als eine besonders geeignete Persönlichkeit, um die Leitung des durch das Internationale Uebereinkommen am 14. Oktober 1890 geschaffenen Centralamts für den internationalen Eisenbahntransport, welches mit dem Staatsvertrage selbst am 1. Januar 1893 in Wirksamkeit getreten ist, zu übernehmen.

Auch in dieser Vertrauensstellung, welcher der Rest seines Lebens vorzugsweise gewidmet war, hat Droz, wenn sie auch seine ausserordentliche Arbeitskraft nicht voll in Anspruch genommen und ihm noch Musse zu vielfacher sonstiger Thätigkeit gelassen hat[3]), Vorzügliches geleistet. Der Aufgabe des Amts, den Verkehr zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten und Bahnen zu vermitteln und Nachrichten aller Art, welche für den internationalen Transport von Wichtigkeit sind, zu sammeln und zu veröffentlichen, ist unter seiner energischen Leitung und ununterbrochenen persönlichen Mitwirkung in anerkannt hervorragender Weise nachgekommen worden. Das zu derartigen Veröffentlichungen gegründete Organ des Amts, die „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“, hat der gründliche Kenner des Verkehrswesens und gewiegte Publizist mit grosser Umsicht und feinem Verständniss geleitet. Zur Ausübung der dem Centralamt weiter zugewiesenen Aufgabe, Streitigkeiten der Vertragsbahnen unter einander auf Begehren schiedsrichterlich zu entscheiden, hat sich wiederholt Gelegenheit ergeben, und auch dieser Obliegenheit ist das organisationsmässig bestellte Schiedsgericht unter Droz’ Leitung in anerkannt vorzüglicher Weise nachgekommen. Die Gründlichkeit, der Scharfsinn und das Taktgefühl, die aus den Begründungen solcher Entscheidungen sprechen,[4]) haben allgemeine Anerkennung gefunden. Entscheidungen von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum gehören zwar an sich nicht in den Geschäftskreis des Centralamts. Gleichwohl ist dasselbe auch in dieser Richtung vielfach um seine Meinungsäusserung in zweifelhaften Fragen des Frachtrechts angegangen worden, und die Bescheide, die sich über solche Gegenstände in dem genannten Organ des Amts vielfach finden, bekunden sämmtlich das nicht leicht irregehende Verständniss des Leiters des Amts für die Absicht und Willensmeinung des internationalen Gesetzgebers. Auch auf dem verwandten Gebiete juristisch-praktischer Erörterungen finden wir Droz vielfach thätig; die mit D gezeichneten zahlreichen Aufsätze der „Zeitschrift des Centralamts“ zeigen nicht minder als jene Bescheide den eminenten Kenner und Beurtheiler solcher Fragen.

Eine besonders hervorragende, ebenso einflussreiche als heilsame Thätigkeit aber hat der bisherige Leiter des Centralamts auf einem ihm weiter zugewiesenen Gebiet entfaltet: wir meinen die Vorbereitung der durch das Internationale Uebereinkommen vorgesehenen Revisionskonferenzen und seine Mitwirkung bei solchen. Dazu war namentlich bei der sogen. technischen Konferenz in Bern vom Juni 1893 und auf der Pariser Revisionskonferenz vom Frühjahr 1896 Gelegenheit gegeben. Und diese hat Droz nicht ungenutzt gelassen. Mit anerkennenswerther Gründlichkeit und dem ihm eigenen Geschick hat er den Stoff zu diesen Konferenzen gesammelt und vorbereitet, die Anträge der Regierungen geordnet und mit werthvollen begutachtenden Bemerkungen begleitet. Ganz bewunderungswürdig aber war seine ordnende, helfende und vermittelnde Thätigkeit bei diesen Konferenzen selbst, denen er mit berathender Stimme beigewohnt hat, und deren

---

[1]) Nicht wie es in jenem Artikel offenbar infolge eines Druckfehlers heisst: in Rom.

[2]) Für die mit dem schweizerischen Staatsrecht weniger vertrauten Leser sei bemerkt, dass der Bundespräsident von den Mitgliedern des Bundesraths alljährlich aus ihrer Mitte gewählt wird.

[3]) Zeuge davon ist namentlich seine fortgesetzte litterarische Thätigkeit. Wir gedenken hier besonders gern der im Jahre 1895 erschienenen reizenden Schrift: Etudes et portraits politiques, die u. a. einen Essai über den Präsidenten der I Berner Konferenz, Altbundesrath Heer, enthält. In der Frage der Verstaatlichung der schweizerischen Privatbahnen stand er bekanntlich auf der Seite der Gegner.

[4]) Vergl. namentlich die in der „Zeitschrift für den internat. Eisenbahntransport“ Bd. V (1897) S. 220 und 893 ff. mitgetheilten Schiedssprüche.

Erfolg zu einem grossen Theil dieser seiner anerkennenswerthen und allgemein anerkannten Wirksamkeit zuzuschreiben ist.

Sein hervorragend sachkundiger, lichtvoller Vortrag, seine aufopfernde Hingebung und seine bewunderungswerthe Gabe, die zur Erörterung stehenden Fragen einer sachgemässen Lösung entgegen zu führen, werden jedem Theilnehmer der Konferenzen unvergesslich sein.

So scheiden wir von diesem ebenso bedeutenden als liebenswürdigen Manne mit dem Gefühl aufrichtiger Dankbarkeit für das, was er namentlich für die Förderung des internationalen Eisenbahntransports geleistet hat und des innigen Bedauerns dass er so früh von seiner segensreichen Wirksamkeit abberufen worden ist. G.

# Nachrichten.

## Deutschland.

— **Die Eisenbahnen in der preussischen Finanzverwaltung.** Ein neuerdings vom preussischen Finanzminister über die Lage der Finanzen an den König erstatteter Ergänzungsbericht zu dem die Zeit vom 1. Juli 1890 bis 1. April 1897 umfassenden s. Z. veröffentlichten Hauptbericht (siehe S. 673 Jahrgang 1898 d. Ztg.) enthält in Bezug auf die Lage der Eisenbahnfinanzen und ihr Verhältniss zu den allgemeinen Staatsfinanzen u. a. folgendes:

„Nach dem Vorberichte erfolgte die Deckung der damals eingetretenen Ausgabesteigerungen fast lediglich durch die Mehrerträgnisse der Eisenbahnverwaltung. Von 1890/91 bis 1896/97 waren hier die Reinüberschüsse von 298 223 000 ℳ. auf 468 213 000 ℳ. gestiegen, also um 169 990 000 ℳ., während die für die sogenannten Zuschussverwaltungen erforderlichen Zuschüsse sich im gleichen Zeitraum von 284 637 000 ℳ. auf 324 735 000 ℳ., also nur um 140 098 000 ℳ. steigerten und damit trotz ihrer verhältnissmässig ausserordentlichen Vermehrung noch hinter jenen Mehrerträgen zurückblieben. Für den nunmehr abgelaufenen Zeitraum ist demgegenüber kennzeichnend, dass der Mehrausgabebedarf der letzten Jahre in der Ueberschussvermehrung bei den Eisenbahnen seine Deckung nicht mehr hat finden können. Die Einnahmen dieser Verwaltung haben sich zwar wie bisher erheblich weiter vermehrt. 1896/97 betrugen sie 1 106 950 000 ℳ. Für 1897/98 waren sie veranschlagt mit 1 118 355 000 ℳ., brachten aber rechnungsmässig 1 197 500 000 Mark, für 1898/99 waren sie veranschlagt auf 1 209 717 000 ℳ. und brachten rechnungsmässig 1 269 392 000 ℳ. Für 1899 konnten sie sogar mit 1 285 963 000 ℳ. in den Etat gestellt werden, was eine Steigerung gegen 1896/97 um 178 993 000 ℳ. bedeutet. Demgegenüber betrug der Ueberschuss 1896/97 rechnungsmässig 468 213 000 Mark. 1897/98 war er veranschlagt mit 434 820 000 ℳ. und betrug rechnungsmässig 459 228 000 ℳ. 1898/99 war er veranschlagt mit 438 981 000 ℳ., also um 4 000 000 ℳ. höher, als ein Jahr zuvor, betrug aber rechnungsmässig nur 452 276 000 ℳ., für 1899 konnte er nur mit 449 612 000 ℳ. in den Etat eingestellt werden, ist also gegen 1896/97 zurückgegangen um 18 601 000 ℳ. Wenn man die gewaltige Steigerung der Rohausgaben der Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren betrachtet, nimmt dies Ergebniss freilich nicht Wunder.

Diese Ausgaben betrugen:

| | | Insgesammt | davon Extra-ordinarium |
|---|---|---|---|
| 1896/97 | rechnungsmässig | 638 757 000 ℳ. | 36 941 000 ℳ. |
| 1897/98 | etatsmässig | 683 535 000 „ | 49 108 000 „ |
| | rechnungsmässig | 738 272 000 „ | 46 288 000 „ |
| 1898/99 | etatsmässig | 770 736 000 „ | 76 838 000 „ |
| | rechnungsmässig | 817 116 000 „ | 58 480 000 „ |
| 1899 | etatsmässig | 836 351 000 „ | 81 398 000 „ |

Allein die Ausgaben für den Oberbau, Gleis-, Neu- und Umbauten für das rollende Material, Betriebsmaterialien usw. wiesen folgende Steigerung auf:

| | |
|---|---|
| 1896/97 | 269 000 000 ℳ. |
| 1897/98 | 332 000 000 „ |
| 1898/99 | 348 100 000 „ |

Die Steigerung der Löhne kann man einigermaassen ermessen, wenn man erwägt, dass der Etat von 1898/99 eine Vermehrung des Arbeiterpersonals um 10 226 Köpfe, der von 1899 um 12 606 Köpfe vorsah.

Man sieht aus alledem, dass die fortwährende Vermehrung der Roheinnahmen bei den Eisenbahnen durchaus nicht mit Nothwendigkeit eine Vermehrung der Eisenbahnüberschüsse zur Folge hat. Der Staat ist eben nicht, wie der private Industrielle in der Lage, bei Steigerung der Produktionskosten, Erhöhung der Arbeitslöhne, Verbesserung der Einrichtungen und Anlagen den Preis der Waaren entsprechend zu steigern, weil er mit dem fortwährenden Verlangen nach Verbilligung der Tarife, dem Bau weniger rentabler Linien, der fortschreitenden Vermehrung der Personenzüge usw. zu rechnen hat.

Auch in der Möglichkeit, den erfahrungsmässig stetig wachsenden Kosten der persönlichen Dienstleistungen mit einer stärkeren Ersetzung persönlicher Arbeitskräfte durch billigeren maschinellen Betrieb zu begegnen, ist die Eisenbahnverwaltung, wie jede andere Verkehrsanstalt, mehr eingeschränkt, als andere Betriebe.

Wenn nicht in den letzten Jahren infolge der andauernd günstigen wirthschaftlichen Entwickelung die übrigen Betriebsverwaltungen — mit alleiniger Ausnahme der Domänenverwaltung — steigende Ueberschüsse und zugleich die direkten und indirekten Steuern vermehrte Erträge aufzuweisen gehabt hätten, wäre es ohne Zurückhaltung wichtiger Ausgaben in den einzelnen Staatsverwaltungsressorts voraussichtlich nicht möglich gewesen, balanzirende Etats aufzustellen."

Wir behalten uns vor, den mitgetheilten Zahlen über den Abschluss der preussischen Eisenbahnverwaltungen für 1898/99, welche durch obigen Bericht zum ersten Mal veröffentlicht worden sind, demnächst eine eingehendere Betrachtung zu widmen.

— Die im Reichseisenbahnamte aufgestellte **Uebersicht der Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen** im Monat November d. J. ergibt für 68 Bahnen, die schon im November 1898 im Betriebe waren, folgendes:

Gesammtlänge: **42 931,52 km.**

| Einnahme | im ganzen ℳ. | gegen das Vorjahr ℳ. | auf 1 km ℳ. | gegen das Vorjahr ℳ. | gegen das Vorjahr % |
|---|---|---|---|---|---|
| für alle Bahnen im November d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 31 566 907 | + 1 444 439 | 751 | + 20 | + 2,74 |
| aus dem Güterverkehre | 100 126 435 | + 3 507 076 | 2 431 | + 38 | + 1,65 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. April bis 31. März in der Zeit vom 1. April bis Ende November d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 295 549 114 | + 15 528 100 | 8 305 | + 256 | + 3,18 |
| aus dem Güterverkehre | 653 280 494 | + 35 008 677 | 18 029 | + 597 | + 3,42 |
| für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre 1. Januar bis 31. Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November d. J. | | | | | |
| aus dem Personenverkehre | 69 408 371 | + 3 685 813 | 11 317 | + 447 | + 4,11 |
| aus dem Güterverkehre | 130 450 190 | + 3 150 970 | 20 935 | + 123 | + 0,59 |

— **Preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat November d. J. stellen sich auf 110 057 000 ℳ. und übertreffen die vorjährige Zahl um 4 745 000 ℳ. Der Personenverkehr brachte 23 661 000 (+ 1 043 000 ℳ.), der Güterverkehr 78 421 000 (+ 2 730 000) ℳ. und aus sonstigen Quellen flossen 7 975 000 (+ 972 000) ℳ. Für die Zeit vom 1. April bis 30. November sind 907 347 000 ℳ. oder 50 206 000 ℳ. mehr als im Vorjahre eingenommen worden. Das Mehr vertheilt sich mit 13 660 000 ℳ. auf den Personenverkehr, mit 31 593 000 ℳ. auf den Güterverkehr und mit 4 953 000 ℳ. auf sonstige Quellen.

— Die „Kreuz-Ztg." hatte vor einiger Zeit Beschwerden aus dem Kreise von Landwirthen über die langsame **Beförderung von Pferden** und insbesondere darüber Raum gegeben, dass die Fahrpläne des zunächst für militärische Zwecke herausge-

gebenen „Pferdekursbuches“ (vergl. Nr. 83 S. 1351 d. Ztg.) für die Versendungen aus den Kreisen des Publikums keine Anwendung fänden. Die „Kreuz-Ztg.“ erhält nun von der Eisenbahndirektion Berlin folgende Zuschrift: „Zu der in Nr. 573 Ihrer Zeitung enthaltenen Notiz über langsame Beförderung der Pferde auf den preussischen Staatsbahnen theilen wir ergebenst mit, dass die von der Militärverwaltung im Benehmen mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen in einem Pferdekursbuch zusammengestellten durchgehenden Verbindungen für den Transport einzelner Pferde — höchstens bis zu 18 Stück — nicht nur für Militärpferde, sondern auch für die Beförderung von Pferden im allgemeinen Verkehre mit der oben angegebenen Beschränkung Anwendung finden. Die hiernach für die Beförderung von Pferden freigegebenen Personenzüge sind durch Aushang auf den Stationen der preussischen Staatseisenbahnen bekannt gemacht.“

— **Betriebseröffnungen.** Am 16. d. Mts. ist die 16,33 km lange Theilstrecke **Strullendorf-Steppach-Pommersfelden** der Lokalbahn Strullendorf-Schlüsselfeld mit den Stationen Pettstadt, Reumdorf, Frensdorf, Wingersdorf, Sambach und Steppach-Pommersfelden für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Die Strecke ist vollspurig, schliesst in Strullendorf an die Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg an und steht im Betriebe der bayerischen Staatseisenbahnen. Der Sitz der Betriebsleitung befindet sich in Steppach-Pommersfelden.

Ferner gelangte am 18. d. Mts. die Kleinbahn Beetzendorf-Calbe a/M.-Bismark für den Personen- und Güterverkehr zur Eröffnung.

Die bisher nur dem Güterverkehr dienende Aschersleben-Schöninger Nebenbahn (siehe Nr. 85 S. 1385 d. Ztg.) ist am 20. d. Mts. auch für den Personenverkehr eröffnet worden.

— Auf dem **Hauptbahnhofe zu Hamm** ereignete sich, wie man der „Köln. Ztg.“ unterm 13. d. Mts. schreibt, ein grösserer **Eisenbahnunfall,** der in seinen Einzelheiten nicht ohne besonderes Interesse ist. Vom Rangirbahnhof aus sollte ein Rangirzug mit etwa 46 Achsen nach dem Personenbahnhof übergeführt werden. Weil der Führer anscheinend das Weichensignal nicht beachtete, gerieth der Zug in ein Stumpfgleise beim Stellwerk Nr. 4 und fuhr in voller Fahrt an den Prellbock, der zerstört wurde. Dann ging die Lokomotive in das Stellwerkgebäude hinein, zerstörte beide Seitenmauern und schob die eine Längsmauer um etwa 1 m vorwärts; erst dann kam der Zug zum Stehen. Mehrere Wagen waren entgleist und die Maschine beschädigt. Die beiden im Stellwerk weilenden Beamten sahen den Zug auf das Gebäude zukommen, die Gefahr, in der sie sich befanden, war ihnen klar, und sie konnten diese von sich ablenken, sie brauchten nur einen Hebel herumzulegen, um den Zug in ein anderes Gleise zu leiten. In diesem Gleise fuhr aber gerade ein Eilgüterzug aus, mit dem der Rangirzug dann unbedingt zusammengestossen wäre. Es würde dann ein ungeheuerer Schaden erwachsen sein; um diesen zu verhüten, setzten die Leute ihr Leben aufs Spiel. Glücklicherweise sind sie mit geringen Hautabschürfungen davongekommen. Der durch den Unfall verursachte Sachschaden beträgt etwa 8 000 ℳ.

— **Eisenbahnunfall bei Schkeuditz** (Eisenbahndirektionsbezirk Halle). Amtlich wird gemeldet: Am 19. d. Mts. Abends ist bei Bude 111 in der Nähe der Station Schkeuditz die von Groebers nach Leipzig-Magdeburger Bahnhof fahrende Rangirmaschine infolge Schienenbruchs aufgehalten worden und auf diese Maschine ist der von Halle fällige Personenzug 495 aufgefahren. Der Grund des Auffahrens dürfte, soweit bisher festgestellt, darauf zurückzuführen sein, dass der Personenzug infolge starken Nebels den Block übersehen hat. Der Heizer der Rangirmaschine ist dabei getödtet, der Lokomotivführer und und Heizer sowie der Zugführer und der Packmeister des Personenzuges sind schwer verletzt. Reisende sind nicht verunglückt. Der Materialschaden ist unbedeutend. Infolge Sperrung der Hauptgleise wurde der Durchgangsverkehr über Bitterfeld bezw. Corbetha geleitet. Am 20. d. Mts. Vormittag gegen 7 Uhr war das Gleis Leipzig-Halle, gegen 8 Uhr auch das Gleis Halle-Leipzig wieder fahrbar.

— **Projekte der Königsberg-Cranzer Eisenbahn.** Der „D. R.-A.“ veröffentlicht die Konzessionsurkunde betreffend den Bau und Betrieb vollspuriger Nebenbahnen von Cranz nach Neukuhren und von Cranz nach Cranzbeck durch die vorgenannte Gesellschaft. Das Baukapital für die erstere Linie ist auf 700 000 ℳ festgesetzt. Die Baukosten für die letztere Linie werden aus laufenden Mitteln der Gesellschaft und Baukostenzuschüssen Betheiligter bestritten. Das 1 442 000 ℳ betragende Grundkapital der Gesellschaft wird um das im Wege der Aktienbegebung zu beschaffende Baukapital zum Nennwerthe von 558 000 ℳ erhöht; es wird daher alsdann den Betrag von 2 000 000 ℳ erreichen.

— **Projekte der westfälischen Landeseisenbahn.** Der Gesellschaft ist die Konzession ertheilt worden zum Bau und Betrieb vollspuriger Nebeneisenbahnen von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden (westfälische Nordbahn), von Sennelager nach Wiedenbrück und von Neubeckum nach Münster i.W. Das zur plan- und anschlagsmässigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Eisenbahnen erforderliche Anlagekapital wird für die Bahn von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden auf den Betrag von 3 600 000 ℳ, für die Bahn von Sennelager nach Wiedenbrück auf den Betrag von 1 836 000 ℳ, für die Bahn von Neubeckum nach Münster i.W. auf den Betrag von 2 500 000 ℳ festgesetzt.

— Im Bereiche der **bayerischen Staatseisenbahnen** gelangt mit Genehmigung des zuständigen Staatsministeriums ab 1. Januar 1900 eine **neue Zugbildungsordnung** zur Einführung. Der Abschnitt I derselben enthält allgemeine Bestimmungen über: Beschaffenheit der Wagen; Beschaffenheit der Ladung; Reinigung und Desinfektion der Wagen; Heizung und Beleuchtung derselben; Bremswagen; Pack- und Heizwagen; Langholzwagen; feuergefährliche Wagen; Kesselwagen; aussergewöhnliche Transporte; Drehung der an Kopframpen zu verstellenden Bremswagen; Kuppelung der Fahrzeuge; Zugleine; Wagenaufschriften und Uebergangszettel; Begleitpapiere; Aussetzen von Wagen, dann Bezeichnung der Wagen und ihrer Nebeneinrichtungen. Abschnitt II handelt von den Personenzügen und verbreitet sich in neun Paragraphen über: Bildung der Personenzüge; Personenwagen; Postwagen; Güter- und Postwagen; Durchgangswagen; Salon-, Kranken- und besondere Personen- und Gepäckwagen; Reihenfolge der Wagen; Abtheilungen für Raucher, Nichtraucher, Frauen und für besondere Zwecke, dann Militärzüge. Abschnitt III enthält die Bestimmungen hinsichtlich der Güterzüge und zwar: Benutzung und Bildung der Güterzüge im allgemeinen; Durchgangsgüterzüge; Ferngüterzüge; Unterwegsgüterzüge; Einstellung der Güterwagen auf den Zugbildungsstationen; Ein- und Ausstellen von Güterwagen auf Zwischenstationen; leere Wagen; Personenwagen; Stückgutkurs- und Stückgutsammelwagen; Viehwagen; Pack- und Bremswagen; Anmeldung der Wagen.

Zu näherer Unterweisung des Personals sind der neuen Zugbildungsordnung noch 15 Anlagen beigefügt und zwar: ein Verzeichniss der auf den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen zulässigen grössten festen Radstände, Raddrücke und Lademaasse; Vorschriften für die betriebssichere Verladung von Stückgütern auf offenen Wagen; Vorschriften über die Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen; eine Anweisung für den Gebrauch beweglicher Rohrleitungen für die Luftdruckbremse; Vorschriften über die Beschaffenheit der auf eigenen Rädern laufenden Eisenbahnfahrzeuge; Bezeichnung der verschiedenen Wagengattungen der bayerischen Staatsbahnen; abgekürzte Bezeichnungen der Wagen und ihrer Nebeneinrichtungen im telegraphischen Verkehre; Adressen der Dienststellen fremder Verwaltungen, an welche die telegraphischen Meldungen über das Aussetzen von Durchgangswagen zu richten sind; Vorschriften über die Anmeldung der in durchgehende Züge einzustellenden besonderen Wagen; Fahrtliste für Militärtransporte auf den bayerischen Staatseisenbahnen; eine Uebersicht der dem Güterverkehre dienenden Strecken; ein alphabetisches Verzeichniss sämmtlicher für den Wagenladungsverkehr eröffneten Stationen der Haupt- und Nebeneisenbahnen; eine Uebersichtskarte der bayerischen Staatseisenbahnen; Formular eines Wagenüberweisungszettels sowie eines Bahndiensttelegrammes für die Vormeldung von Wagen und Anschlussreisenden. Ein alphabetisches Sachregister, welcher auf diejenigen Paragraphen, in denen der betreffende Gegenstand vorzugsweise behandelt ist, hinweist, bildet den Schluss der neuen Zugbildungsordnung.

— Aus Dresden wird der Münch. „Allg. Ztg.“ geschrieben: Die sozialdemokratische „Sächsische Arbeiterzeitung“ hatte in arg verletzendem Ton die **Verhältnisse der Güterbodenarbeiter des Leipziger Bahnhofes in Dresden** einer Kritik unterzogen. Der Erfolg dürfte das „arbeiterfreundliche“ Organ zu weiteren Versuchen kaum ermuntern. Nicht weniger als 96 dort beschäftigte Arbeiter veröffentlichen eine Erklärung, in welcher es heisst, dass die Vorgesetzten den Unterzeichneten gegenüber jederzeit die grösste Humanität walten liessen, und dass die letzteren die gegentheiligen Ausführungen des genannten Blattes nur „als eine Infamie“ bezeichnen könnten, mit der sie nichts gemein hätten. Derartige Hetzereien seien nur geeignet, das vortreffliche Verhältniss zwischen den Beamten und den Arbeitern zu trüben. Fortgesetzt sei die Verwaltung bemüht gewesen, ihre wirthschaftliche Lage zu verbessern, wofür ihr Dank gebühre.

— **Personalnachrichten.** Der Bezirksingenieur der pfälzischen Eisenbahnen Franz Lippert ist zu Ludwigshafen a. Rh. gestorben.

## Oesterreich-Ungarn.

— In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 16. d. Mts. hat dasselbe dem zu Paris am 16. Juni 1898 geschlossenen **Zusatzübereinkommen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** vom 14. Oktober 1890 die verfassungsmässige Zustimmung ertheilt. Der in dieser Angelegenheit erstattete umfassende Bericht des Eisenbahnausschusses hebt hervor, dass eine Anzahl wichtiger Bestimmungen, für welche die österreichische Regierung sich in Paris einsetzte, von der Mehrheit der daselbst vertretenen Staaten nicht angenommen worden sei. Wie das Berner Uebereinkommen an sich nur ein Kompromiss zwischen so verschiedenen Anschauungen war, wie es die der germanischen und der lateinischen Welt sind, so konnte auch die Fortbildung dieses Uebereinkommens nur ein Kompromiss sein, welches in mancher Richtung einen Fortschritt bedeutet, in einigen Beziehungen aber den berechtigten Anforderungen des verkehrtreibenden Publikums noch nicht entspricht. Eine der wichtigsten Bestimmungen, welche die österreichische Regierung in Paris mit Wärme befürwortete, war die, dass, wenn im Frachtbriefe der Beförderungsweg nicht vorgeschrieben ist, die Eisenbahn rücksichtlich der Wahl des für den Absender zweckmässigsten Weges nicht blos für grobes Verschulden zu haften, dass sie vielmehr hierbei die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu bethätigen habe.

Die Minderheit der Kommission, welche sich für die Annahme des Antrages Oesterreichs aussprach, machte zu Gunsten desselben geltend, dass die bisherigen Bestimmungen dem verfrachtenden Publikum thatsächlich gar keinen Schutz gegen die bei den verwickelten Tarifverhältnissen ganz unvermeidlichen Missgriffe der Bahnorgane bieten. Der Thatbestand eines groben Verschuldens sei nur in den allerseltensten Fällen vorhanden, und selbst in diesen ganz ausnahmsweisen Fällen sei die Partei kaum in der Lage, den Nachweis zu liefern, dass sich ein in dieser Richtung unterlaufener Verstoss als grobes Verschulden darstelle.

Trotz der Unterstützung Deutschlands sowie Ungarns und der Schweiz wurde dieser Antrag Oesterreichs mit den Stimmen Belgiens, Frankreichs, Italiens, der Niederlande und Russlands verworfen.

Es ist, wie der Bericht des Eisenbahnausschusses hervorhebt, zu bedauern, dass diesem von den Regierungen Deutschlands, Oesterreichs und Ungarns unterstützten Bedürfnisse des Handelsstandes derzeit nicht entsprochen wurde. Es sei aber der Wunsch und die Hoffnung ausgedrückt, dass bei der nächsten Revision der Konvention neuerlich der Versuch zur Aenderung dieser Bestimmung gemacht wird.

Der Bericht erklärt es ferner als bedauerlich, dass der bei der Revisionskonferenz von Oesterreich-Ungarn und Deutschland gestellte Antrag abgelehnt wurde, in Abänderung des Art. 10 des Berner Uebereinkommens dem Absender die Befugniss einzuräumen, die Unterwegsverzollung selbst oder durch eine Mittelsperson vorzunehmen. (Bisher ist die Vornahme der Verzollung ausschliesslich der Eisenbahn vorbehalten.) Dagegen hebt der Bericht des Eisenbahnausschusses mit Befriedigung hervor, dass mehrere andere, von Oesterreich ausgegangene Abänderungsvorschläge, so u. a. jener wegen Erleichterung der Strafbestimmungen bei unrichtigen Angaben im Frachtbriefe, wegen Verlängerung der Verjährungsfristen usw. Berücksichtigung gefunden haben.

Der Bericht des Ausschusses erkennt an, dass im grossen und ganzen das zu Paris am 16. Juni 1898 abgeschlossene Zusatzübereinkommen zu dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr nebst dem zugehörigen Vollziehungsprotokolle als ein Fortschritt in der Ausgestaltung des internationalen Frachtrechtes zu begrüssen sei.

Der Ausschuss knüpft daran die Zuversicht, dass die geänderten Bestimmungen bald auch im inneren Frachtrechte durchgeführt sein werden; ausserdem drückt der Ausschuss auch den Wunsch aus, dass die Aenderung wegen des Absatzes l) des Art. 6, welche Aenderung gegen den österreichischen Antrag in Paris für das internationale Recht derzeit durchzusetzen nicht möglich war, im innerösterreichisch-ungarischen Frachtrechte (Betriebsreglement) schon jetzt mit grösster Beschleunigung durchgeführt werde.

Zu diesem Zwecke sei es geboten, dass sich die österreichische Regierung mit der ungarischen, welche in Paris genau denselben Standpunkt vertrat wie die österreichische Regierung, ins Einvernehmen setze und zwar aus dem Grunde, weil es ja Unrecht sei, vom Publikum grössere Frachtkenntniss zu verlangen, als von den Eisenbahnbehörden.

Das österreichische Abgeordnetenhaus erhob anlässlich der Genehmigung der in Rede stehenden Zusatzvereinbarung folgende Anträge seines Eisenbahnausschusses zum Beschluss:

1. Die Regierung wird aufgefordert, baldigst mit der ungarischen Regierung in Unterhandlung zu treten, um eine Veränderung des Absatzes l) des § 51 des gegenwärtigen Eisenbahnbetriebsreglements in der Weise durchzuführen, dass Absatz l) des § 51 des Betriebsreglements in Zukunft lauten möge:

„Die etwaige Angabe des einzuhaltenden Transportweges, eventuell unter Bezeichnung der Station, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angaben hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten erscheint, wobei die Eisenbahn für die Folgen der Wahl mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers zu haften hat.“

2. Die Regierung wird aufgefordert, vor Zusammentritt der nächsten im Vertrage für den internationalen Frachtverkehr vorgesehenen Konferenz das Gutachten der Handelskammern, der landwirthschaftlichen Gesellschaften sowie der Landeskulturräthe über die mit den Bestimmungen dieses Gesetzes gemachten Erfahrungen rechtzeitig einzuholen.

— **Beschickung der Pariser Weltausstellung seitens der österreichischen Bahnen.** Die österreichische Staatsbahnverwaltung wird im Vereine mit den österreichischen Privatbahnen auf der Pariser Weltausstellung nicht blos den gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens, sondern in einer besonderen „retrospektiven Ausstellung“ auch die Entwickelung der Eisenbahnen durch Modelle, Pläne, Zeichnungen usw. zur Darstellung bringen. In dieser Sonderausstellung werden insbesondere auch alle wichtigeren, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Oesterreich gemachten oder zuerst angewendeten Erfindungen und Verbesserungen zur Anschauung gelangen. Die Fachkreise wenden dieser Ausstellung seit geraumer Zeit grossen Eifer zu, und ist es gelungen, eine Fülle interessanter Gegenstände für diesen Zweck zu sammeln.

Um einen besseren Ueberblick über das gesammelte Material zu gewinnen und die endgültige Entscheidung über die Anordnung der Ausstellungsgegenstände treffen zu können, ist beabsichtigt, in Wien eine Probeaufstellung dieser Gegenstände zu veranstalten. Diese Aufstellung dürfte für Januar k. J. vollendet sein und soll im Februar die Beförderung der Gegenstände nach Paris erfolgen.

Als Wegweiser in der retrospektiven Ausstellung wird ein besonderer, sorgfältigst bearbeiteter Katalog dienen.

— Die Halbmonatsschrift „Dokumente der Frauen“ enthält eine Uebersicht über die **Verwendung von Frauen im Dienste der österreichischen Eisenbahnen.** Danach machten am Anfang der 70er Jahre die bestandene Kaiserin Elisabethbahn, die Südbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die ersten Versuche mit der Verwendung weiblicher Angehöriger ihrer Bediensteten, insbesondere der Wittwen und Waisen von Beamten. Sie bezogen 1 fl. für den Tag und standen in der Klasse der Diurnisten. Seither hat die Verwendung von weiblichen Bediensteten einen wesentlich grösseren Umfang angenommen und findet man heute Beamtinnen insbesondere in den statistischen Büros, bei den Wagendirigirungs- und Wagenkontrolämtern, im Telegraphen- und Fernsprechdienst, beim Kassendienst, Fahrkartenverkauf usw.

Die Anzahl der Beamtinnen, die bei den in Wien ihren Sitz habenden Eisenbahnen angestellt sind, beträgt 684, von welchen 350 auf die österreichischen Staatsbahnen und von diesen wieder 57 auf die Wiener Stadtbahn entfallen; 95 sind bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, 130 bei der Südbahn, 100 bei der Staatseisenbahngesellschaft, 5 bei der Eisenbahn Wien-Aspang, 2 bei der Nordwestbahn und 2 bei der Bozen-Meraner Bahn angestellt.

Von denselben beziehen 41: 840 fl., 40: 790 fl. (diese beiden Klassen bestehen nur bei der Nordbahn), 62: 660 fl., 125: 600 fl., 57: 540 fl., 26: 500 fl., 174: 480 fl., 74: 420 fl. und 85: 360 fl.

Das Anfangsgehalt beträgt bei den Staatsbahnen monatlich 35 fl., bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn 45 fl., bei der Südbahn und Staatsbahngesellschaft 30 fl.

Bei der Staatseisenbahnverwaltung erwerben die weiblichen Angestellten nach 10 Dienstjahren Anspruch auf eine Ruheversorgung (Provision) in der Höhe von 40 % ihres Gehalts. Die Provision steigt jährlich um 2,4 %, so dass sie bei 35 jähriger Dienstzeit ihr volles Gehalt als Provision beziehen. Die Einzahlung in den Provisionsfonds beträgt jährlich 4 % vom Gehalt.

Die weiblichen Beamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, deren Dienstbezüge günstiger als bei anderen Bahnen sind, entbehren bisher einer Ruheversorgung, ebenso jene der Südbahn. Bei letzterer besteht nur ein Sparfonds, in welchen die Beamtin 5 % ihres Gehaltes einzuzahlen verpflichtet ist; die Einzahlungen

werden ihr verzinst und gelangen nach ihrem Tode oder bei ihrem Austritt aus dem Dienste zur Rückzahlung. Eine vor einiger Zeit eingereichte Eingabe der Beamtinnen dieser Gesellschaft um Aufnahme in das Pensionsinstitut wurde abgelehnt, jedoch wurde den weiblichen Bediensteten seitens der Generaldirektion für den Fall der Dienstunfähigkeit nach langjähriger Dienstzeit eine fortlaufende Gnadengabe zugesagt, deren Höhe nicht im Vorhinein bestimmt ist.

Bei der Staatseisenbahngesellschaft geniessen die weiblichen Beamten, obwohl ihre Anstellung eine provisorische bleibt, das Anrecht, dem Provisionsfonds für Unterbeamte beizutreten. Sie müssen 5 § ihres Gehaltes einzahlen und haben nach 10 Jahren Anspruch auf Altersversorgung, in ähnlichem Ausmaasse wie bei den österreichischen Staatsbahnen.

— **Schnellzugverkehr Triest - Venedig.** Das Eisenbahnministerium hat laut einer veröffentlichten Kundmachung vom 9. d. Mts. die Steigerung der höchsten Fahrgeschwindigkeit auf der Lokalbahn Monfalcone (Ronchi)-Cervignano genehmigt, und zwar für die Strecke Monfalcone-Ronchi auf 60 km und für die Strecke Ronchi-Cervignano auf 70 km in der Stunde. Dadurch wird die Beförderung von Schnellzügen zwischen Triest und Venedig über diese Lokalbahnstrecken ermöglicht und die Dauer der Fahrt wesentlich abgekürzt.

— **Die Wittwenrentenversicherung bei der österreichischen Nordwestbahn.** Nach den bisherigen Vorschriften über die Ertheilung von Ehebewilligungen an Bedienstete der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn waren letztere zum Eingehen einer Wittwenrentenversicherung beim Ersten allgemeinen Beamtenverein bis zur Erlangung der Pensionsberechtigung der Frau des betreffenden Bediensteten verpflichtet. Den aus den Kreisen der versicherungspflichtigen Bediensteten der österreichischen Nordwestbahn und süd-norddeutschen Verbindungsbahn geäusserten Wünschen entsprechend, hat die Direktion dieser Bahnen den Versicherungszwang bedingungslos aufgehoben und es jedem freigestellt, die von ihm abgeschlossene Wittwenrentenversicherung aufrecht zu halten oder nicht. Bei den österreichischen Staatsbahnen ist schon früher die seiner Zeit bestandene Verpflichtung zum Eingehen einer Wittwenrentenversicherung beim Abschluss einer Ehe auf Wunsch der Bediensteten aufgehoben worden.

— Nach einer vom Handelsgericht Prag als Berufungsinstanz gefällten und vom Obersten Gerichtshofe bestätigten Entscheidung sind **Eisenbahnstationen** als solche **keine Zweigniederlassungen im Sinne des § 87 der Jurisdiktionsnormen.** Die Eisenbahnverwaltungen können daher nicht bei dem Gericht des Ortes verklagt werden, an dem sich die Station befindet. In der Begründung der Entscheidung des Handelsgerichts Prag wird darauf hingewiesen, dass unter Umständen Eisenbahnstationen allerdings als besondere Niederlassungen in Betracht kommen können. Dies werde der Fall sein, wenn die Stationsverwaltung ein dem eigentlichen Zwecke der Transportanstalt fremdes Erwerbsunternehmen, z. B. den Kohlenhandel, betreibt, oder wenn vom Stationsvorstande für örtliche Zwecke der Station Bahnverträge, Werkverträge oder dergleichen geschlossen werden. Was aber das eigentliche Transportunternehmen betrifft, so gelten für dasselbe die allgemeinen Anordnungen der Hauptverwaltung über Fahrplan, Fahrgeld, Frachtsätze usw., die einzelnen Stationen und Stationsbeamten treten nur als Geschäftsvermittler der Hauptverwaltung auf, der Frachtvertrag wird zwar mit der Annahme des Frachtgutes zur Beförderung abgeschlossen, aber unrichtige Berechnungen der Fracht, Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Fracht können noch binnen Jahresfrist Nachzahlungen oder Rückerstattungen zur Folge haben. Ausserdem werde der Frachtvertrag immer die Thätigkeit mehrerer Stationen erheischen, so dass keine Bahnstation irgend einen Transport von Gütern mehr oder weniger selbständig und unabhängig von anderen Stationen und anderen Betriebszweigen durchführen kann. Das Transportunternehmen erscheine sohin als untrennbares Ganze, obwohl zu seiner Durchführung eine räumliche Vertheilung des Betriebes nothwendig ist; die einzelnen Bahnstationen entsprechen den Anforderungen des § 87 der Jurisdiktionsnormen nicht.

Der Oberste Gerichtshof bestätigte den Beschluss des Handelsgerichts Prag, weil nur jene Abtheilungen einer Eisenbahngesellschaft, welche einen selbständigen Wirkungskreis besitzen, innerhalb welchem sie für die Gesellschaft verbindliche Verträge abschliessen können, unter den Begriff einer Niederlassung im Sinne des § 87 der Jurisdiktionsnormen fallen können, diese Voraussetzung aber bei einer blossen Eisenbahnstation an sich nicht zutreffe und Kläger selbst gar nicht behaupte, dass die Station P. der belangten Gesellschaft mit besonderen Befugnissen, diese Gesellschaft in verschiedenen Rechtsbeziehungen zu vertreten, ausgestattet erscheint und weil ja auch gar nicht behauptet werden kann, dass die vorliegende Rechtssache (Beschädigung einer Frachtsendung) sich auf eben diese Station bezieht, zumal Kläger selbst ja nicht einmal anführt, dass die Beschädigung der Waare, aus welcher er seinen Schadenersatzanspruch gegen die Beklagte ableitet, in der Station P. oder durch eines der dort bediensteten Organe der Beklagten erfolgt sei.

— **Reexpeditionsbegünstigungen für Getreidesendungen.** Für den Budapester Getreidezwischenhandel ist es von Wichtigkeit, den nach Oesterreich oder nach dem Auslande bestimmten Getreidesendungen in Budapest ohne erhebliche Kosten und Verzögerung der Weiterbeförderung Muster entnehmen zu können. Der Umstand, dass die ungarischen Staatsbahnen die Durchführung dieser Maassregel einer förmlichen Reexpedition gleich achteten und hierfür die volle Reexpeditionsgebühr einheben liessen, belastete den Zwischenhandel in ungerechtfertigter Weise. Nachdem nun die Interessenten anlässlich der im verflossenen Sommer bei den ungarischen Staatsbahnen abgehaltenen Getreideenquete hiergegen Beschwerde führten, gestattete der ungarische Handelsminister, auf Vortrag der ungarischen Staatsbahnen und in Würdigung der vorgebrachten Gründe, dass für derartige Sendungen künftig nur die halbe Reexpeditionsgebühr — $1^1/_2$ Kreuzer für 100 kg — eingehoben werde.

## Rumänien.

— **Verkehrsstörungen im Bahnverkehr infolge Schneesturmes.** Wie die „Voss. Ztg." aus Bukarest erfährt, hat sich dort nach einem aussergewöhnlich langen und schönen Spätherbst in der Nacht vom 8. zum 9. d. Mts. ein von heftigem Schneetreiben begleiteter „Krivetz" (Nordostwind) eingestellt, welcher, ohne Unterbrechung volle drei Tage anhaltend, ganz Rumänien vom Pruth bis zum Eisernen Thor unter einer stellenweise von haushohen Windwehen überragten mächtigen Schneedecke begrub. Sämmtlicher Verkehr auf dem flachen Lande hat infolge des furchtbaren Sturmes und der durch den hohen Schnee verursachten Unfahrbarkeit der Wege aufgehört, und ebenso musste auch der Verkehr auf sämmtlichen Linien der rumänischen Staatsbahn mit Ausnahme der Strecke Bukarest-Predeal eingestellt werden. Trotz ununterbrochener, angestrengtester Arbeit des gesammten Bahnpersonals und einer ganzen Armee von Hilfsarbeitern ist erst seit dem 12. d. Mts. der Bahnverkehr wenigstens auf den Hauptstrecken nothdürftig wieder hergestellt.

## Vereinsausland.

— **Eisenbahnunfall zwischen Montmoreau und Charmant.** Auf der der Orléansgesellschaft gehörigen Eisenbahnlinie Bordeaux-Orléans stiess in der Nacht zum 18. d. Mts. zwischen den Stationen Montmoreau und Charmant ein Schnellzug mit dem von Bordeaux kommenden Expresszuge zusammen. Eine Person wurde getödtet, 22 sind verletzt.

— **Zum Splügendurchstich** wird der Münch. „Allg. Ztg." aus Rom geschrieben: Gegenwärtig, wo die Arbeiten für den Simplondurchstich ungemein rasch vor sich gehen, wird die Frage des Splügendurchstichs, an dem Deutschland, Italien und die Schweiz in gleich hohem Maasse betheiligt sind, in der öffentlichen Meinung aufs eifrigste erörtert. In der Schweiz hat die Bewegung für die Durchführung dieser neuen Verbindung mit der kräftigen Anregung seitens der Handelskammer von Chiavenna und des Splügenkomitees von Graubünden ihren Anfang genommen. Das graubündener Komitee bemüht sich, namentlich in Süddeutschland, ein lebhaftes Interesse für das Zustandekommen dieses Baues zu erwecken; es hat auch Zweigkomitees eingesetzt, welche für die Idee eine kräftige Werbung entwickeln. In Italien hat die Presse sich vorerst an die Handelskammern von Mailand und Pavia gewendet, sich der Sache anzunehmen und auf die Regierung einzuwirken, dass sie die Anregung zu einer internationalen Konferenz der drei Staaten ergreife, damit gemeinschaftlich die technischen und finanziellen Mittel zur Durchführung dieses Werkes festgestellt werden, welches für die Entwickelung des gesammten Handels von grosser Bedeutung wäre. Es ist bekannt, dass die schweizer Bundesregierung bereit wäre, für den Splügentunnel 4 500 000 Francs, d. i. ebenso viel wie für den Gotthard- und den Simplon-

tunnel, zu bewilligen. Der Kanton Graubünden soll sich bereit erklärt haben, ebenfalls 4000000 Frcs. zu bewilligen, und der Kanton St. Gallen würde 2000000 Frcs. beisteuern.

— **Generaldirektor Troilius** †. Aus Schweden kommt die Trauerkunde, dass der langjährige Generaldirektor der schwedischen Staatsbahnen C. O. Troilius im hohen Alter von 86 Jahren vor einiger Zeit verstorben ist. „Jernbanebladet", das skandinavische Eisenbahnblatt, setzt in seinem sehr warmen Nachrufe die Nachricht von dem Tode als allgemein bekannt voraus, so dass wir weder über Zeit noch Ort näheres haben ermitteln können. Die Persönlichkeit des Verstorbenen war in früheren Jahren auch in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen allgemein bekannt und verehrt. Wer die Hauptversammlung des Vereins in den Augusttagen 1878 in Hamburg und die daran sich anschliessende unvergessliche Festreise nach Skandinavien mitgemacht hat, dem wird auch die damals schon ehrwürdige prächtige Persönlichkeit des nun Dahingeschiedenen in lebhaftester Erinnerung sein. Die Aufnahme, die die zahlreichen Theilnehmer dieses Festzuges damals in Schweden fanden, die Aufmerksamkeiten, mit denen sie überhäuft wurden, die vorzüglichen Reiseeinrichtungen, die trotz mehrfacher Nachtfahrten und sehr warmen Wetters die Anstrengungen völlig vergessen liessen, waren Troilius eigenstes Werk, dem freilich in dem Oberdirektor Almgren ein trefflicher Helfer zur Seite stand. Troilius liess es sich denn auch nicht nehmen, die Reisenden auf dem ganzen langen Wege zu begleiten und überall in der liebenswürdigsten Weise den Wirth zu machen. Auch die vielfachen Anknüpfungen im Verkehrswesen, die zwischen den schwedischen Staatsbahnen und den Bahnen des Vereins in den 70er und 80er Jahren zu einem festen und freundschaftlichen Bande geführt haben, sind Troilius Thätigkeit zu verdanken.

In seinem Vaterlande wird der Dahingeschiedene insbesondere als der Schöpfer der schwedischen Eisenbahnverkehrs- und -Betriebseinrichtungen gefeiert. Als er im Jahre 1862 die Leitung der schwedischen Staatsbahnen aus den Händen eines ausgezeichneten Technikers, des Obersten Nils Ericson, übernahm, umfasste das Netz nur 669 km mit einem sehr schwachen Verkehr: die Zahl der Lokomotiven war 34, die der Wagen 672, die Roheinnahmen betrugen nicht mehr als etwa zwei Millionen Mark Bei Troilius Rücktritt (1887) war das Staatsbahnnetz auf 2496 km angewachsen, Verkehr und Einnahmen hatten sich seit 1862 verzwölffacht!

Neben einem bedeutenden Verwaltungstalent, grosser Arbeitskraft und tüchtigen Kenntnissen besass Troilius die für den Leiter einer grossen Verwaltung so besonders werthvolle Eigenschaft einer wahrhaft edeln und menschenfreundlichen Gesinnung, so dass das grosse Personal an ihm mit innigster Verehrung hing.

Troilius gehörte von Hause aus dem Bergfache an, er ist aber schon 1858 in den Eisenbahndienst als Mitglied des damals eingesetzten Eisenbahnausschusses übergetreten.

Seit 1887 lebte Troilius im Ruhestande. Auch in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird man dem trefflichen Manne, den die schwedische Eisenbahnwelt als ihren „alten General" feierte, ein treues Andenken bewahren.

— Ein **Eisenbahnunfall**, bei dem zwei Menschen ihren Tod fanden und mehrere Personen schwer verletzt wurden, ereignete sich dem „Hamb. Corresp." zufolge am 10. d. Mts. Abends auf der Midland Railway in der Nähe von **Leeds in England**. Einige Wagen eines von Armley kommenden Güterzuges entgleisten, nachdem der Zug eine kleine Station kurz vor Leeds durchfahren hatte. Ehe der Beamte in der dicht neben der Unglücksstelle belegenen Signalbude wahrnahm, was geschehen war, brauste ein Personenzug von Leeds heran. Dieser Zug hatte, um eine Verspätung einzuholen, eine regelrechte Schnellzugsgeschwindigkeit angenommen, und der Lokomotivführer bemerkte in der Dunkelheit nicht früher, dass die Schienen nicht frei waren, als bis er unmittelbar vor dem Hinderniss anlangte. Ein furchtbarer Zusammenstoss erfolgte, und in das Krachen und Getöse mischten sich die Schreckensrufe der Reisenden. Eine grosse Anzahl von Polizisten und Aerzten aus Leeds war in kurzer Zeit zur Stelle. Wunderbarerweise ist nur der erste Wagen des Personenzuges zertrümmert worden, und zwar ist die eine Seitenwand vollkommen fortgerissen. Während von den rechts sitzenden Reisenden ein junger Mann sofort getödtet wurde und drei andere ernsthafte Verletzungen erlitten, blieben die der linken Seite fast ganz von den Folgen des Unfalls verschont.

— Am 3. d. Mts. feierte der **Wirkliche Staatsrath Ludwig von Perl sein 25jähriges Jubiläum als geschäftsführender Direktor der internationalen Verkehre der russischen Eisenbahnen.** Aus diesem Anlass fand in St. Petersburg eine Festfeier statt. Aus der grossen Zahl der dem Jubilar zu theil gewordenen Ehrungen erwähnen wir zuerst das an ihn gerichtete Dankschreiben des russischen Verkehrsministers Fürsten Chilkow. Namens der geschäftsführenden Verwaltungen des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes überreichten die Herren Eisenbahndirektor Krüger, Vorsitzender der Direktion der ostpreussischen Südbahn, und Seering, Direktor der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in einem kunstvoll verzierten Album die nachstehende Adresse:

Hochverehrter Herr Wirklicher Staatsrath!

Euer Excellenz!

Als im Jahre 1874 der grossartig erweiterte Ausbau der russischen Eisenbahnen und ihr mehrfacher Anschluss an die deutschen Bahnen eine gemeinsame Verkehrspolitik den Bahnen beider Länder nothwendig erscheinen liess, da lenkte sich bei Gründung des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes das Vertrauen der russischen Bahnen auf Sie, hochverehrter Herr. Es wurde Ihnen durch die Wahl zum Geschäftsführer des deutsch-russischen Büros am 19. November a. St. 1874 die ständige Vertretung der russischen Interessen beim Verbande übertragen.

Mit sachkundiger besonnener Hand haben Sie seither während nunmehr 25 Jahren in der Ihnen gewordenen Vermittelungsstellung gewirkt, indem Sie, allezeit die Wohlfahrt der russischen Volkswirthschaft im Auge behaltend, den gemeinsamen Interessen des deutsch-russischen Handels und Verkehrs dienten.

War es in dem ersten Jahrzehnt des Verbandes schwer die Wettbewerbsinteressen der verschiedenen russischen Linien und Gruppen zu versöhnen, so lag es Ihnen später ob, die vielfach abweichenden wirthschaftlichen Interessen beider Länder in Einklang zu bringen. Voll aber hat Sie, Excellenz, in dieser langen und schweren Zeit das auch durch stete Wiederwahl bethätigte Vertrauen Ihrer russischen Kollegen begleitet, und vertrauensvoll haben gleichfalls die deutschen Mitglieder des Verbandes stets auf Sie und Ihre erfolgreiche Thätigkeit geblickt.

Der erstrebte Frieden unter den Völkern ruht am sichersten auf dem gegenseitigen Vortheil bringenden Verkehr und Güteraustausch der Länder, und so ist Ihr Müheaufwand in der Regelung des internationalen Verkehrs zugleich Mitarbeit zum friedlichen Interessenausgleich der Nationen gewesen.

Möge Gott Euer Excellenz Kraft noch lange zur Förderung der hohen Aufgaben des deutsch-russischen Eisenbahnverbandes erhalten!

Bromberg, den 19. November a. St. 1899.

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung des niederländisch-deutsch-russischen Verbandes.

Die Direktion der ostpreussischen Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des russisch-ostpreussischen Verkehrs.

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung des russisch-westpreussischen Verkehrs.

Am Abend desselben Tages fand zu Ehren des Jubilars ein Festmahl statt, bei welchem u. a. auch ein Glückwunschtelegramm des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verlesen wurde, das die Herren Staatsminister Thielen, Unterstaatssekretär Fleck und Ministerialdirektor Möllhausen gemeinschaftlich unterzeichnet hatten.

— **Erhöhung des Tarifes der Transkaukasusbahn für die Beförderung von zur Ausfuhr bestimmtem Petroleum von Baku nach Batum.** In Ergänzung unserer Mittheilungen in der Nr. 96 d. Ztg. können wir auf Grund einer Nachricht der „Birsh. Wed." nachholen, dass das Tarifkomitee beim Departement für Eisenbahnangelegenheiten des Finanzministeriums bei Berathung der Frage über die Erhöhung des auf der Transkaukasusbahn geltenden Tarifes für den Transport von für zur Ausfuhr bestimmtem Petroleum von Baku nach Batum sich für die Erhöhung des gegenwärtig geltenden Tarifes von 12 auf 16 Kopeken ausgesprochen hat. Es soll auch vorgeschlagen worden sein, den Tarif für den Transport von für zur Ausfuhr bestimmten Petroleum von Petrowsk nach Noworossiisk von 14 auf 21,10 Kopeken für das Pud zu erhöhen.

Das letztere wäre nur eine nothwendige Folge der Höhe des Tarifes von Baku-Batum, weil es sich sonst leicht ereignen könnte, dass Noworossiisk in einen unerwünschten Wettbewerb zu Batum zu treten die Möglichkeit hätte.

— Den gewaltigen Unordnungen, die bei der Verwaltung der **Moskau-Jaroslaw-Archangelsk-Eisenbahn** vor einiger Zeit aufgedeckt worden sind, scheint das Gerücht seinen Ursprung zu verdanken, dass die Bahn demnächst verstaatlicht werden soll. Nunmehr macht das Departement für Eisenbahnangelegenheiten bekannt, dass die umlaufenden Gerüchte über die Verstaatlichung der Moskau-Jarosslaw-Archangelskbahn unbe-

gründet sind. Diese Bahn kann nur zum 1. Januar 1907 in fiskalischen Besitz übergehen, wenn anders nicht eine Vereinbarung mit den Aktionären der Bahn getroffen wird. Im Hinblick auf die ungesichtete Finanzlage der Gesellschaft und mit Rücksicht darauf, dass Nachrechnungen für den Bau der Theilstrecke Wologda-Archangelsk erfolgen können, müssen alle Berechnungen in Bezug auf den Werth der Aktien dieser Bahn der festen Unterlage entbehren. Die Käufer dieser Aktien können daher Verluste erleiden. Das Departement warnt somit davor, etwaige Exempel mit gar zu unsicheren Faktoren anzustellen.

— **Neuere Bahnprojekte in China.** Aus Peking wird unterm 17. d. Mts. gemeldet, dass zwischen dem belgischen Ingeniör Rouffart und der chinesischen Regierung ein Uebereinkommen getroffen wurde bezüglich des Baues einer Eisenbahn, welche die Luhanlinie von der Umgegend von Kaifong mit Honan verbinden soll und erforderlichenfalls später bis Singan, der Hauptstadt der Provinz Schansi, verlängert werden kann. Das belgische Syndikat, welches die Luhanlinie baut, soll die Erlaubniss, diese Linie von Lukoukiao (Lukikau?) nach dem westlichen Thor von Peking zu verlängern, erhalten haben.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Berichtigung.

Die am 1. Oktober d. J. eröffnete, in Nr. 79 S. 1295 d. Ztg. den Vereinsbahnstrecken der grossherzoglich badischen Staatseisenbahnen zugerechnete 4,05 km lange Strecke Amorbach Landesgrenze gegen Walldürn ist als Vereinsbahnstrecke der königlich bayerischen Staatseisenbahnen zu betrachten, da nur der Fahrdienst seitens der badischen Staatseisenbahnverwaltung auf der genannten Strecke ausgeübt wird.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 16,33 km lange Strecke Strullendorf-Steppach-Pommersfelden der königlich bayerischen Staatseisenbahnen, welche am 16. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden ist, sowie die am 11. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene, im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende 16,153 km lange Strecke (Krakau-) Grzegórzki Abzweigstelle - Kocmyrzów sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

### Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1900 werden für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden:

1. der an der Bahnstrecke Güsten-Aschersleben zwischen den Stationen Giersleben und Aschersleben neuerrichtete Haltepunkt Gr.-Schierstedt; die Entfernungen betragen zwischen Gr.-Schierstedt und Giersleben 3,77 km, zwischen Gr.-Schierstedt und Aschersleben 4,05 km;
2. der an der Bahnstrecke Cönnern-Belleben zwischen den Stationen Cönnern und Belleben neuerrichtete Haltepunkt Gnölbzig; die Entfernungen betragen zwischen Gnölbzig und Cönnern 3,80 km, zwischen Gnölbzig und Belleben 6,54 km;
3. der an der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg zwischen den Stationen Ermsleben und Ballenstedt neuerrichtete Haltepunkt Meisdorf; die Entfernungen betragen zwischen Meisdorf und Ermsleben 2,34 km, zwischen Meisdorf und Ballenstedt 3,32 km.

Privatdepeschenverkehr findet auf den zur Eröffnung gelangenden Haltepunkten nicht statt.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Lutterbach - Wesserling gelegene Haltepunkt Alt-Thann, der bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, ist am 20. Dezember d. J. auch für den Expressgutverkehr eröffnet worden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur zur Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Kleinvieh befugt gewesene Bahnstation V. Klasse Stettfeld ist am 20. Dezember d. J. auch für die beschränkte Güterdienstabfertigung — lediglich von Stückgütern bis zum Einzelgewichte von höchstens 250 kg — eröffnet worden.

### Aenderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Die an der Strecke Coburg-Lauscha gelegene Station Lauscha erhält vom 1. Januar 1900 ab die Zusatzbezeichnung „Sachs.-Mein."

Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn. Der Name der zwischen den Stationen Villány und Ata gelegenen Halte- und Verladestelle Vokany wird vom 1. Januar 1900 ab in Siklós-Vokány umgeändert werden.

**Die Zusammenstellung der für die Ueberführung von Sonderzügen usw. über Verbindungsbahnen zu erhebenden Gebühren** (VII. Nachtrag zum Vereinsbetriebsreglement) ist — nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Altona — auf S. 30 wie folgt zu berichtigen:

a) zu lfd. Nr. 15a ist in Spalte 3 der Satz: „Die sich ergebenden Beträge gelangen ohne Rücksicht auf den in den T.-B. festgesetzten niedrigsten Satz von 100 ℳ. zur Erhebung" zu streichen und dafür — wie auch unter 15c angegeben — zu setzen: „mindestens aber 4 ℳ. für das Kilometer."
b) zu lfd. Nr. 15b ist in Spalte 3 und 4 die Entfernung von 8 in 7 km abzuändern und in Spalte 3 hinzuzufügen: „mindestens aber 4 ℳ. für das Kilometer."

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. Januar 1900 wird die normalspurige Nebenbahn Marienwerder-Freystadt i/Wstpr. mit den Stationen Kröxen, Gr. Rosainen, Wilkau i. W. und der Güterladestelle Limbsee dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Diese Stationen dienen sämmtlich mit Ausnahme von Limbsee, welche nur für den Wagenladungsgüterverkehr eingerichtet ist, dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und dem Staatsbahnviehtarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilt unser Verkehrsbüreau.

Danzig, den 16. Dezember 1899. (3360)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Eröffnung von Stationen.

**Eröffnung des Personenhaltepunktes Gnölbzig für den Personen- und Gepäckverkehr.**

Am 1. Januar k. J. wird der an der Bahnstrecke Cönnern-Belleben zwischen

den Stationen Cönnern und Belleben neuerrichtete Haltepunkt Gnölbzig für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (3361)

Magdeburg, den 15. Dezember 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Eröffnung des Personenhaltepunktes Gr.-Schierstedt für den Personen- und Gepäckverkehr.**

Am 1. Januar k. J. wird der an der Bahnstrecke Güsten-Aschersleben zwischen den Stationen Giersleben und Aschersleben neuerrichtete Haltepunkt Gross-Schierstedt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (3362)

Magdeburg, den 15 Dezember 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

**Eröffnung des Personenhaltepunktes Meisdorf für den Personen- und Gepäckverkehr.**

Am 1. Januar k. J. wird der an der Bahnstrecke Frose-Quedlinburg zwischen den Stationen Ermsleben und Ballenstedt neuerrichtete Haltepunkt Meisdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. (3363)

Magdeburg, den 15. Dezember 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 3. Aenderung von Stationsnamen.

Vom 1. Januar 1900 ab werden die Stationsnamen „Kalk P." in „Kalk Süd", „Kalk G." in „Kalk Nord", „Köln-Deutz B. M." in „Köln-Deutz" und „Bendorf" in „Bendorf (Rhein)" abgeändert.

Köln, den 16. Dezember 1899. (3364)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Aenderung der Benennung der Station Bismark i. Altm.**

Zur Unterscheidung von den Stationen „Bismark Stadt" und „Bismark Kleinbahnhof" der Kleinbahn Bismark-Calbe a/M.-Beetzendorf erhält die diesseitige Station Bismark i. Altm. fortan die Benennung „Bismark i. Altm. (Staatsbahnhof)". (3365)

Magdeburg, den 20. Dezember 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 4. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 3. Januar 1900 ab fährt der Zug 894 ab Rudolstadt bereits 8.35 Vorm., an Schwarza 8.45, und der Zug 897a ab Saalfeld bereits 10.08, an Schwarza 10.18 Vorm.

Erfurt, im Dezember 1899. (3366)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 5. Güterverkehr.

**Norddeutscher Donauumschlagsverkehr mit Serbien, Rumänien, Bulgarien und Russland über Wien Donauuferbahn.**

Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachung vom 28. Dezember v. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die am 15. Juli 1895 eingeführten, im Rückvergütungswege Anwendung findenden Ausnahmefrachtsätze für Zinkbleche (Walzzink) von Karolinegrube und Morgenroth nach Braila und Galaz unter den bisherigen Bedingungen bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900 in Kraft bleiben.

Breslau, den 18. Dezember 1899. (3367)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1900 neuen Stils wird an Stelle des für den russisch-westpreussischen Verkehr am 1. Januar 1898 neuen Stils in Kraft getretenen Ausnahmetarifs 7 für die Beförderung von Getreide etc. ein neuer Tarif eingeführt, welcher demnächst von der unterzeichneten Verwaltung und von den betheiligten deutschen Güterabfertigungsstellen bezogen werden kann.

Insoweit in den neuen Tarif Frachtsätze von einzelnen Stationen der Libau-Romnyer, Moskau-Jaroslawl-Archangelsker, Nikolai-, Polässischen und Riga-Oreler Bahn nicht übernommen sind, bleiben die heute für diese Stationen bestehenden Frachtsätze noch bis einschliesslich 31. März 1900 neuen Stils in Kraft. Dasselbe ist der Fall für die aus dem russisch-westpreussischen Verkehr ausscheidenden Stationen der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn.

Danzig, den 19. Dezember 1899. (3368)
Die Direktion.
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem vom 15. Januar 1895 ab gültigen Ausnahmetarif für den direkten Güterverkehr von Danzig etc. nach Mlawa transito zur Ausfuhr nach Russland tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 der Nachtrag II in Kraft. Druckstücke desselben verabfolgen die unterzeichnete Verwaltung sowie die betheiligten Güterabfertigungsstellen.

Danzig, den 19. Dezember 1899. (3369)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Güterverkehr mit Südfrankreich.**

Die Gültigkeit der in unseren Bekanntmachungen vom 21. Oktober, 11. November und 21. Dezember 1899 erwähnten Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen in Wagenladungen im Verkehre von bestimmten südfranzösischen Stationen nach Chemnitz, Dresden und Leipzig (bayer., Dresdner, Eilenburger, Magdeburger und thüringer Bahnhof) über Alt-Münsterol und über Verrières wird mit 1. Januar 1900 auf weitere französische Stationen ausgedehnt, welche durch die betheiligten Dienststellen und durch unser Verkehrsbüreau (Wienerstrasse 4) zu erfahren sind.

Dresden, den 21 Dezember 1899. (3370)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Güterverkehr mit Südfrankreich.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 werden weitere ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Nüssen aus Südfrankreich in Wagenladungen von 5000 kg von Verrières transit nach Dresden und Leipzig (bayer., Dresdner, Eilenburger, Magdeburger und thüringer Bahnhof) eingeführt. Ueber die Höhe der Frachtsätze und über die französischen Versandstationen, für welche die Frachtsätze gelten, ertheilen die Verbandsstationen und unser Verkehrsbüreau (Wienerstr. 4) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 21 Dezember 1899. (3371)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-belgischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember d. J. wird die Station Lützel des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 17 für Hopfenstangen aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 16. Dezember 1899. (3372)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird die Station Hülsenberg der Crefelder Eisenbahngesellschaft für Wagenladungsgüter in den rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr aufgenommen. Das Nähere ist bei den betheiligten Dienststellen zu erfahren.

Köln, den 16. Dezember 1899. (3373)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Eierverkehr Russland-Süddeutschland.**

Mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 werden die in Nr. 6 bezw. 75 der Vereinszeitung vom Jahre 1898 erlassenen Bekanntmachungen vom 14. Januar 1898 und vom 21. September 1898, wonach die für die Beförderung russischer Eier ab Brody transit, Husiatyn transit, Nowosielitza transit, Podwoloczyska transit und Tarnopol transit nach süddeutschen Stationen durch Umkartirung in Lindau oder Bregenz erreichbaren Frachten auch bei Umkartirung in Simbach oder Eger im Rückvergütungswege gewährleistet wurden, aufgehoben.

München, den 16. Dezember 1899. (3374)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Tarif für die Beförderung von lebenden Thieren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 kommt im vorbezeichneten Verbande ein neuer Tarif für die Beförderung lebender Thiere zur Einführung.

Hierdurch wird der Tarif für die Beförderung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen vom 15. Juli 1897 aufgehoben.

Hannover, den 16. Dezember 1899. (3375)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-englischer Güterverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit wird in dem deutsch-englischen Stückguttarif für Textilwaaren vom 1. Oktober 1898 hinter Artikel 9 Absatz 4 des Abschnittes A folgende Bestimmung als Absatz 5 eingeschaltet:

> Wünscht der Absender bei Sendungen nach London, dass die Lieferung an den Empfänger bis in die Behausung fracht- und kostenfrei für denselben erfolge, so ist in dem Frachtbriefe vorzuschreiben: „franco London city house."

Die bisherigen Absätze 5—10 des Artikels 9 erhalten die Ziffern 6—11.
Elberfeld, den 15. Dezember 1899. (3376)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

Am 1. Januar 1900 gelangt Nachtrag IV zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der k. bayer. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen der bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München andererseits vom 1. Mai 1899 zur Einführung.
München, den 18. Dezember 1899. (3377)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband, Theil II, Tarifheft 2**

Vom 17. Dezember d. J. an bis auf weiteres, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 finden für die Beförderung von Christbäumen bei Frachtzahlung von mindestens 5 000 kg für jeden Wagen und Frachtbrief folgende Ausnahmefrachtsätze Anwendung:

| Nach | Von: Holoubkau | Horowitz | Zbirow | Zditz |
|---|---|---|---|---|
| | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig | | | |
| Leipzig Berliner Bahnhof . . . . | 159 | 171 | 166 | 176 |
| Leipzig Eilenburger Bahnhof . . . . | 161 | 173 | 168 | 178 |

Die am 25. Oktober 1897 veröffentlichten und mit Gültigkeit vom 1. November 1897 an von obengenannten österreichischen Stationen nach Annaberg, Chemnitz, Dresden-Altstadt. Dresden-Neustadt (Leipziger Bahnhof), Freiberg i. Sachsen, Leipzig (bayer., Dresdner, thür. und Magdeburger Bahnhof) sowie Zwickau für die Beförderung von Christbäumen eingeführten Frachtsätze bleiben noch bis 31. Dezember 1900 in Geltung.
Dresden, am 18. Dezember 1899. (3378)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

Am 20. d. Mts. tritt zum badisch-württembergischen Gütertarif vom 1. Dezember 1897 der Nachtrag V in Kraft. Durch denselben wird eine Anzahl weiterer württemb. Stationen in den Tarif einbezogen.
Die in den Nachtrag aufgenommenen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt.
Exemplare derselben können durch unsere Güterstellen unentgeltlich bezogen werden.
Karlsruhe, den 19. Dezember 1899. (3379)
Generaldirektion.

---

**Böhmisch-norddeutscher Kohlenverkehr.**

Vom 1. Januar 1900 an bis auf weiteres, längstens jedoch bis Ende des Jahres 1900, finden die um 2,8 ℳ für 10 000 kg gekürzten Frachtsätze der Station Aussig (Staatseisenbahngesellschaft) unter den Tarife vorgesehenen Bestimmungen auch Anwendung im Verkehre von Station Schönpriesen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nach den betreffenden Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel, Erfurt, Halle und Magdeburg, sowie der Nebenbahnen Arnstadt-Ichtershausen, Hohenebra-Ebeleben, Ilmenau-Grossbreitenbach, Weimar-Berka-Blankenhain und Wutha-Ruhla.
Dresden, den 19. Dezember 1899. (3380)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Gütertarif der Gruppe II.**

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1900 ab wird die Station Göllschau als Versandstation in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze usw. zum Hochofen- oder Bleihüttenbetriebe einbezogen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Breslau, den 17. Dezember 1899. (3381)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).**

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Königsee (Thür.) des Direktionsbezirks Erfurt mit den Frachtsätzen der Stationsgruppe Elgersburg, Ilmenau usw. in den Verband aufgenommen.
Altona, den 19. Dezember 1899. (3382)
Namens der Verbandsverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

---

**Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**
Theil II, Tarifheft 2.

Die am 16. Juni d. J. veröffentlichten Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Schafwollgarn von Chodau und Davidsthal nach Reichenberg (sächsische Staatsbahn und süd-norddeutsche Verbindungsbahn) bleiben auch für die Zeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1900, noch in Kraft.
Dresden, am 20. Dezember 1899. (3383)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung

---

**Ungarisch - deutscher Holz- und Borkeverkehr.**

Am 1. Januar 1900 treten im Ausnahmetarif C a und b für Rinde, nicht zerkleinert und zerkleinert, nachstehende direkte Frachtsätze in Kraft:

| Zwischen ... und | Demmin (K. E.-D. Stettin) Ausnahmetarif C a | C b |
|---|---|---|
| | für 100 kg in Pfennig | |
| Eperjes (K. O. B.) | 240 | 247 |
| Garadna (U. St. B.) | 264 | 271 |

Breslau, den 17. Dezember 1899. (3384)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**
Einbeziehung der Lagerhäuser in Nagy-Kanizsa in den Reexpeditionsverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 werden die Lagerhäuser der Nagy-Kanizsaer Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa als Einlagerungs- bezw. Reexpeditionsstelle in den vom 1. März 1899 gültigen Verbandsgütertarif Theil III, Heft 2 (Ausnahmetarif für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Raps- und Rübsamen sowie von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten etc. von Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft [ungar. Linien], der kgl. ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn [ungarische Linien] und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der französischen Ostbahnen) einbezogen.

Die Einlagerung, bezw. Reexpedition nach Maassgabe der Reexpeditionsbestimmungen auf Seite 13 des vorstehend bezeichneten Ausnahmetarifes ist zulässig für Sendungen

| | |
|---|---|
| mit Herkunft von den ungarischen Stationen der Gruppen 3, 4, 9, 10, 11, 20, 24, sowie mit Herkunft von den Stationen Balaton-Szt. György, Boglar, Fonyód-Fürdőtelep, Gelse, Komarváros, Lepsény, Mariatelep, Polgárdi, Sió-Fok, Szabad-Batthyan, Szántód, Szemes, Szt. Mihály-Pacza, Zala-Szt. Iván | bestimmt nach den französischen Stationen der Gruppen I—XIII. |

Wien, am 13. Dezember 1899. (3385)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. Januar 1900 treten die Nachträge V zum Verbandsgütertarif Theil II sowie zu den besonderen Tarifheften 1—4 und 6 in Kraft.
Dieselben enthalten neben einzelnen, bereits früher veröffentlichten Tarifmaassnahmen:

1. Aufhebung von Frachtsätzen,
2. Aenderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
3. Aenderungen von Stationsnamen,
4. Aenderungen und Ergänzungen der Kilometertafel I,
5. Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Landsberg a/W. Brückenvorstadt (E.-D.-B. Bromberg), Königsee Thür. (E.-D.-B. Erfurt), Petershain (E.-D.-B. Halle a/S.), Züllichau (E.-D.-B. Posen), Pommerensdorf und Torney (E.-D.-B. Stettin), Buchen, Gundelsheim, Hohenkrähen und Neureuth der badischen Staatseisenbahnen, sowie Dettingen und Teck, Oberlenningen, Owen und Unterlenningen der württembergischen Staatsbahnen,
6. ermässigte Entfernungen für die Stationen Hainstadt i. Baden und Walldürn der badischen Staatseisenbahnen,
7. Ergänzung der Stationstariftabellen,
8. Einschränkung bezw. Erweiterung des Ausnahmetarifs 9 S für Eisen und Stahl (die Einschränkung gilt erst vom 15. Februar 1900 ab),

9. Aufhebung des Ausnahmetarifs 16 für Mineralölrückstände im Verkehre von Station Godramstein (Tarifheft 2), gültig ab 15. Februar 1900,
10. Ausnahmefrachtsätze für Kartoffelstärkefabrikate im Verkehr nach Basel Ort (Ausnahmetarif 27),
11. sonstige Aenderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen,
12. Berichtigungen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen die Nachträge auch erhältlich sind.

Erfurt, den 16. Dezember 1899. (3386)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Oesterreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.**

Aenderung der Bestimmung für die Beförderung von Calcium-Carbid. (Anlage 1 zum Tariftheil I, Abtheilung A.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 ist der Wortlaut der Bestimmung für die Beförderung von Calcium-Carbid unter XLIX a auf Seite 28 des vom 1. Februar 1899 gültigen Nachtrages II zum Tariftheil I, Abtheilung A des österreichisch-ungarisch-französischen Eisenbahnverbandes wie folgt abzuändern:

XLIX a Calcium-Carbid wird unter folgenden Bedingungen befördert:

1. Auf der Umhüllung der einzelnen Kolli muss eine auffallende Etiquette angebracht sein, worauf die Natur des Inhaltes angegeben ist.
2. Dasselbe muss in luftdicht verschlossene eiserne Gefässe verpackt sein. Andere Stoffe dürfen in die Gefässe nicht beigepackt werden.
3. Auf den französischen Strecken kann der Transport nur in gedeckten mit Federpuffern versehenen Wagen ohne Fensteröffnungen ausgeführt werden.

Wien, am 14. Dezember 1899. (3387)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

## 6. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu dem vom 1. Oktober 1897 ab gültigen Tarife für den Reichsbahn-Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr wird mit Geltung vom 15. Februar 1900 ein Nachtrag II herausgegeben, der für einige Verbindungen geringe Preiserhöhungen enthält. Für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und östlich von Völklingen gelegenen preussischen Stationen andererseits über Bous oder Völklingen wird durch den Nachtrag eine wesentliche Verkehrserleichterung dadurch eingeführt, dass für beide Wege nur noch eine Fahrkartensorte ausgegeben wird, welche wahlweise über die beiden Wege (über Bous oder über Völklingen) benutzt werden kann.

Die gleiche Verkehrserleichterung wird mit Inkrafttreten dieses Nachtrags auch mit der Station Völklingen selbst durchgeführt, derart, dass mit den Fahrtausweisen für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen und Völklingen die Reise sowohl über Hostenbach als auch über Bous ausgeführt werden kann.

Die Fahrkarten von Diesdorf nach Trier über Völklingen werden mangels Bedürfnisses vom obengenannten Tage ab nicht mehr ausgegeben, die Abfertigung von Gepäck wird für diese Verbindung eingestellt.

Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Strassburg, den 20. Dezember 1899. (3388)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

## 7. Ladefristen.

**K. k. österr. Staatsbahnen.**

Wiedereinführung der normalen Ladefristen für Güterwagen.

Die mit Kundmachung vom 10. Oktober 1899 (Verordnungsblatt Nr. 118) auf den Linien der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen (mit Ausnahme der Linien in Galizien, der Bukowina und Dalmatien) eingeführte, mit Kundmachung vom 12. Dezember 1899 (Verordnungsblatt Nr. 142) bezüglich der gedeckt gebauten, sowie der offenen Langholzwagen ausser Kraft gesetzte Herabminderung der Fristen für die Beladung sowie Entladung der Güterwagen auf 6 Tagesstunden wird mit 20. Dezember 1899 bezüglich aller Gattungen offener Wagen aufgehoben und finden sonach von diesem Tage angefangen auf den genannten Linien für alle Wagengattungen wieder die normalen tarifmässigen Ladefristen Anwendung.

Wien, am 18. Dezember 1899. (3389)

## 8. Verdingungen.

**Lieferung von Bettungskies und Steinschlag.**

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1900 erforderlichen
a) 94 100 cbm Bettungskies,
b) 58 700 „ Steinschlag als Bettungsmaterial
soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und die zum Angebot zu benutzenden Formulare liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ für Kies oder Steinschlag bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in den am
zu a) 11. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr,
zu b) 9. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 8. Februar 1900.

Magdeburg, den 16. Dez. 1899. (3390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Direktionsbezirke Kattowitz, Breslau und Posen für das Etatsjahr 1900 und zwar:
Gruppe C III rund 3 500 t Eisen und Eisenbleche;
Gruppe C IV 4 105 Zughaken, 16 065 Normal- und 1 656 Sicherheitskupplungen, 1 594 Bufferkreuze, 5 510 Bufferstangen, 2 830 Bufferstösser, 520 Bufferteller, 7 560 Kuppelungsspindeln, 210 Zughakenführungen und 2 570 Zugstangenmuffen.
Gruppe C IV a 61 910 m Lokomotiv-Siederohre und 3 450 m eiserne Leitungsröhren.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin und zwar für Gruppe C III den 12., für Gruppe C IV und IV a den 13. Januar 1900, Vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 2 des Empfangsgebäudes eingesehen, sowie auch von unserem Rechnungsbüreau gegen Einsendung von je 1 ℳ für Gruppe C III und C IV und 0,75 ℳ für Gruppe C IV a portopflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 62 des Verwaltungsgebäudes statt.

Zuschlagsfrist bis 9. bezw. 10. Februar 1900.

Kattowitz, den 15. Dez. 1899. (3391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Behufs Verdingung der Lieferung von a) Materialien der Gruppe C XVII als 1 175 Bogen grauer Pappe, 1 040 Bogen Glanzpappe, 170 kg Schmirgel, 1 700 Bogen Flintstein- und Glaspapier, 37 000 Bogen Schmirgelleinen, 215 Tafeln Filz und b) Materialien der Gruppe C XVI, als 375 kg natürlichem Bimsstein, 755 Stück gepresstem Bimsstein, 275 kg Borax, 1 270 kg Kolophonium, 175 kg Leim, 75 kg Schellack und 45 kg blausaurem Kali ist Termin am
9. Januar 1900, Mittags 12 Uhr,
bei der unterzeichneten königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a) oder b) oder von 30 ₰ hinsichtlich der Materialien zu a) und b) in baarem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 16. Dezember 1899. (3392)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 9. Vermischte Bekanntmachungen.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Die Nebenerzeugnisse der diesseitigen Gasanstalten an
Gasöltheer, Steinkohlentheer und flüssigem Kohlenwasserstoff
sollen für das Jahr 1900 meistbietend verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen sind auf portofreies Ansuchen von der königl. Generaldirektion, Werkstättenbüreau, in Dresden-A, Strehlenerstrasse Nr. 1, unentgeltlich zu erlangen. Kaufsangebote sind bis 29. Dezember 1899 an das genannte Büreau einzureichen, wo sie in Gegenwart etwa erschienener Bieter am 30. Dezember cr., Vormittags 11 Uhr, geöffnet und verlesen werden.

Zuschlagsfrist: 15. Januar 1900.

Dresden, den 20. Dezember 1899. (3393)
Königliche Generaldirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

# Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nr. 100 | 30. Dezember 1899. | XXXIX. Jahrgang.

**Inhalt.**



Dieser Nummer liegt Nr. 24 des „Anzeiger überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

## Die Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel.

Mitte November d. J. wurden wiederholt auf einer kürzeren bereits fertig gestellten Strecke dieser zweigleisigen nach dem einschienigen Schwebebahnsystem Eugen Langen angelegten Hochbahn Probefahrten unternommen, die recht befriedigend verliefen. Das neue Verkehrsmittel würde zutreffender Hängebahn zu nennen sein, aber man hat den Namen Schwebebahn gewählt; ängstliche Gemüther schrecken ja vor dem Schweben noch immer weniger zurück, als vor dem Hängen. Es gibt Leute, die in dieser Bahnanlage eine Verunstaltung des Stadtbildes erblicken; aber über die Geschmacksfrage lässt sich streiten. Die Anlage fällt allerdings durch ihre Eigenthümlichkeit auf; im übrigen aber leben wir in einem Zeitraum, in dem sich für Eisenbauten der Geschmack erst zu bilden beginnt und so mag auch bald die Zeit kommen, in der man sich mit der äusseren Erscheinung der Schwebebahn vollständig abfindet.

Mancher Leute mag sich auch bei der ersten Betrachtung der Bahn eine gewisse Scheu bemächtigen, sich ihr anzuvertrauen. Aber man wolle sich klar machen, dass es andere Beförderungsmittel gibt, die anfänglich gleichen Empfindungen begegneten. Selbst die steilsten Bergbahnen, wie die Pilatusbahn, Personenaufzüge, welche auf die Höhe eines Eiffelthurmes oder in die Tiefen der Bergwerke führen, werden infolge der Gewöhnung mit demselben Gefühl der Sicherheit befahren, wie die gewöhnliche Eisenbahn und wir wissen ja noch aus der Kindheit der Eisenbahnen, dass man selbst die gewöhnlichen Eisenbahnzüge als ein Beförderungsmittel ansah, das jeden Grad der Sicherheit vermissen liesse.

Unter dem Titel „Einschienige Schwebebahnen nach den Patenten Eugen Langen in Köln“ hat die Continentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen zu Nürnberg, Abtheilung für Schwebebahnen eine trefflich ausgestattete, mit zahlreichen Abbildungen und Plänen geschmückte Denkschrift — richtiger fast Atlas — herausgegeben, die eine eingehendere Darstellung der Schwebebahn enthält. Die Denkschrift erwärmt sich in hervorragendem Maasse für die Zukunft der Schwebebahn, die sie berufen erklärt, die Entwickelung des Schnellbahnverkehres nicht nur als städtische Hochbahn, sondern auch im Fernverkehr in besonderer Weise zu fördern. Durch die ganze Denkschrift zieht sich wie ein rother Faden der Vergleich mit der Hochbahn üblicher Art, im Sinne eines Nebenbuhlers, dem sie bemüht ist, den Rang abzulaufen. Ihre Stellung gegenüber der wichtigen Untergrundbahn ist dagegen nicht weiter berührt. Gewiss ist zuzugeben, dass die Langen'sche Schwebebahn zunächst für die Städte eine gute Aushilfe bietet. Sie ermöglicht städtische Hochbahnen vielfach noch da, wo gewöhnliche Hochbahnen ausgeschlossen erscheinen und man zur Untergrundbahn schreiten müsste.

Die Elberfeld-Barmer Schwebebahn wird 13,3 km lang werden; sie beginnt bei dem Bahnhofe Barmen-Rittershausen und zieht sich beständig über dem Wupperlaufe entlang mitten durch die Industriestädte Barmen und Elberfeld. Kurz vor dem Elberfelder Vorort Sonnborn verlässt sie die Wupper, folgt der durch Sonnborn und Vohwinkel führenden Hauptstrasse und endigt neben dem Staatsbahnhof Vohwinkel.

Es ist fürs erste eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde für den Betrieb zu Grunde gelegt. Die bisherigen Fahrversuche sind sowohl hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeit als auch des Stromverbrauches günstig ausgefallen. Während nach den Be-

rechnungen, denen die Verhältnisse von Strassenbahnen zu Grunde gelegt waren, angenommen war, dass 50 Sekunden nothwendig seien, um in die volle Fahrgeschwindigkeit zu kommen, ergab sich bei den Fahrversuchen, dass bereits in 10 bis 15 Sekunden die Geschwindigkeit von 40 km erreicht werden konnte. So wird sich trotz geringer Stationsentfernungen eine Durchschnittsgeschwindigkeit — Aufenthalte eingerechnet — von rund 30 km in der Stunde erreichen lassen. Vielleicht empfiehlt sich auch, gerade wegen des dem elektrischen Betriebe überhaupt eigenen Vortheiles raschen Anfahrens, die grösste Geschwindigkeit von 40 auf 50 km und damit die Durchschnittsgeschwindigkeit auf nahezu 40 km zu erhöhen. Auf alle Fälle wird also die Gesammtgeschwindigkeit, wie man annehmen darf, nicht hinter der anderer Stadtbahnen zurückbleiben. Vom Bahnhof Vohwinkel bis zum Bahnhof Rittershausen werden die Schwebebahnwagen nicht länger fahren als die Schnellzüge der Staatseisenbahn, obwohl letztere um mehr als 1 km kürzer ist und ihre Züge unterwegs nur zwei Mal, die Schwebebahnwagen aber an 18 Stellen halten. Die Leistung der Bahn ist gegenüber der Dampfbahn nahezu unbegrenzt, da der elektrische Betrieb ja gestattet, beliebig lange Züge in sehr kurzen Zwischenräumen aufeinander folgen zu lassen. Das Blocksystem soll selbstthätig eingerichtet werden, damit eine enge Zugfolge von 2 Minuten ermöglicht wird. Auf jeder Haltestelle ist ein Ausfahrtsignal vorhanden, das dem Wagenführer nicht allein anzeigt, ob die vorliegende Strecke, sondern auch, ob die nächste Station frei ist. Wenn das Signal freie Fahrt zeigt, ist der Wagenführer sicher, dass er ohne weiteres bis auf die nächste Station gelangen kann. Er hat also während der Fahrt keinerlei Signale zu beachten und lediglich darauf zu sehen, dass er auf der nächsten Station wieder zum Halten kommt. Wenn die Züge aus vier Wagen bestehen, kann die Schwebebahn 6 000 Personen in der Stunde in jeder Richtung befördern.

Die Wagen der Schwebebahn laufen auf Schienen, die an starren Trägern befestigt sind, und zwar läuft jeder Wagen nur auf einer einzigen Schiene. Dadurch werden, wo nicht gerade ein ganzes Bahnnetz mit sich kreuzenden und spaltenden Linienzügen anzulegen ist, die Gleisanlagen einfacher, und die ganze Bahn- und Tragekonstruktion wird, wenn auch in Hinsicht der Wirkung der sie beanspruchenden Kräfte weniger einfach zu übersehen, leichter und billiger, als bei der Hochbahn üblicher Art. Der fortlaufende Trägerkörper einer zweigleisigen — gleichzeitig zweischienigen — Schwebebahn wird nicht vielmehr als halb so breit, wie der einer gewöhnlichen Hochbahn; der tragende Eisenkörper nimmt einen geringeren Raum ein und wird lichter, so dass die Strasse weniger eingeschränkt und ihr weniger Licht und Luft genommen wird, als bei der Hochbahn, von der Untergrundbahn abgesehen.

Die Denkschrift weist auf den hohen Grad von Sicherheit hin, der bei der Schwebebahn erreicht werden kann. Ist schon dadurch, dass die Wagen hängen, also bei einer Gleichgewichtsstörung von selbst das Bestreben haben, ihre Gleichgewichtslage vermöge der Wirkung der Schwerkraft wieder einzunehmen, ein Umkippen der Wagen ganz ausgeschlossen — thatsächlich ist aber auch für Standbahnen der Fall des Umkippens der Fahrzeuge durch die in Betracht zu ziehenden seitlichen Kräfte von keiner nennenswerthen praktischen Bedeutung —, so können auch die Schienen und die Schienenträger nicht nur von oben durch die Laufräder, sondern auch von unten durch Gegenrollen und andere geeignete Vorkehrungen, welche ein Abheben der Räder von den Schienen unmöglich machen, so sicher gefasst werden, dass in der durchlaufenden Strecke die Gefahr einer Entgleisung als beseitigt angesehen wird. Es können die Schienenträger von festen Theilen des Wagens mit so geringem Spielraum umschlossen werden, dass selbst bei Rad-, Achs- und Schienenbrüchen ein Loslösen des Wagens von der Bahn ausgeschlossen ist, ohne doch in solchen Fällen die Bahn selbst oder die Wagen ernstlich zu gefährden. Es wird nicht nur ein Herabstürzen des Wagens für so gut wie ausgeschlossen erachtet, die Schwebebahn würde sogar, wie die Denkschrift ausführt, eine grössere Betriebssicherheit bieten und unter gleichen Umständen eine grössere Fahrgeschwindigkeit ermöglichen, als gewöhnliche Bahnen.

Der hängende Wagen der Langen'sche Schwebebahn hat zum Unterschied von Schwebebahnen anderer Art die Eigenschaft, seitlich frei ausschwingen zu können. Aus diesem Umstande wurden anfänglich Bedenken hergeleitet, ob das System des den Seitenkräften nachgebenden Wagens für den Personenverkehr geeignet sei.

Die seitlichen Beanspruchungen sind dreierlei Art. Es kommen in Betracht der Winddruck, die Verschiebung des Schwerpunktes infolge von Ungleichheiten in der lebenden Belastung und die Fliehkraft in Krümmungen.

Bei Versuchen, die mit einem 2,4 t schweren 8 m langen Wagen auf einer bei Deutz befindlichen Probestrecke angestellt wurden, ergaben bei ungleichen Windverhältnissen und selbst bei einzelnen heftigen Stössen keine bedenklichen Schwankungen. Der leichte Wagen gerieth etwas in Schwingung, aber in Städten, wo die Wagen nur an den Strassenkreuzungen heftigem Seitenwind ausgesetzt sind, ist die Wirkung, wie man hervorgehoben hat, nur eine geringe.

Was die Ungleichheit in der lebenden Belastung betrifft, so hat man wiederholt durch Uebertreten einer starken Personenlast von der einen Seite des Wagens zur anderen möglichst starke Schwerpunktsverschiebungen verursacht aber ohne nachtheiliges Ergebniss. Das Wagengewicht ist gegenüber der Nutzlast so gross, dass es nennenswerthe Schwingungen nicht erfährt.

Beim Durchfahren von Gleiskrümmungen liegen die Verhältnisse so, dass die Schwebebahnwagen eine Schrägstellung von 30 bis 40°, wie ausgeführt worden ist, ohne wesentliche Unbequemlichkeiten vertragen sollen. In Krümmungen steht die Oberfläche der Schienenbahn um 15° schief. Es versteht sich von selbst, dass die Fähigkeit des Wagens, sich in stärkerem Maasse zur Seite zu legen, die Möglichkeit schafft, stärkere Krümmungen anzuwenden, als bei Standbahnen. Die Rechnung geht dahin, dass man bei einer Schwebebahn eine gegebene Bahnkrümmung mit dreimal so grosser Geschwindigkeit durchfahren könne, wie bei einer Standbahn. Die Erwägungen führen hiernach dazu, dass eine Schwebebahn bei einer Fahrgeschwindigkeit von 150 m noch kleinste Krümmungen von 250 m nehmen könne, während die Standbahn hierzu Krümmungen von mindestens 2 250 m Halbmesser bedürfe. Ob indessen, wie man hieraus gerne folgern will, die Schwebebahn speziell mit Rücksicht auf die kleinen Krümmungen auch die Schnellbahn der Zukunft sei, muss abgewartet werden. Der Wunsch eilt hier der Entwickelung der Dinge wohl noch etwas voraus. Die Anwendung möglichst scharfer Krümmungen ist für schnellfahrende Ueberlandbahnen im übrigen kein Hauptzweck. Ueber die Form der Krümmungen mit Rücksicht auf das Ausschwingen der Wagen sind Ermittelungen angestellt worden, die in Elberfeld verwerthet sind. Die Krümmungen werden aus einer kubischen und einer gewöhnlichen Parabel zusammengesetzt, und die grösstmögliche Fahrgeschwindigkeit in den Krümmungen beträgt bei 50, 25 und 10 m Halbmesser 66, 48 und 26 km in der Stunde, entsprechend Schrägstellungen der Wagen von 35, 36 und 27°. Die Bedeutung der geschilderten Verhältnisse für die Barmen-Elberfelder Schwebebahn schildert die mehrgenannte Denkschrift in folgender Weise: „Bei der Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel folgt die Bahn den engsten Krümmungen der Wupper, ohne dass dabei die Fahrgeschwindigkeit an irgend einer Stelle verringert zu werden braucht, und an den Enden der Bahn sowie in den Betriebsgleisen werden Krümmungen von 8 m Halbmesser von grossen Wagen für 50 Personen mit voller Sicherheit durchfahren. Bei den Versuchen sind gewissermaassen Gewaltproben gemacht. Es sind die engsten Krümmungen mit solcher Geschwindigkeit durchfahren, dass sich die Wagen bis zu 25° schief stellten. Würden Standbahnwagen solche Krümmungen mit einer derartigen Geschwindigkeit durchfahren, so müssten die Wagen einfach um-

kippen. Bei der Schwebebahn aber wird nicht nur die ruhige Fahrt nicht beeinträchtigt, sondern die in den Wagen frei stehenden Personen haben nicht einmal das Bestreben, sich festzuhalten, und haben selbst in solchen Ausnahmefällen ein durchaus sicheres und ruhiges Gefühl."

Daraus wird dann gefolgert: „Da somit bei den Schwebebahnen die allerengsten Krümmungen ganz unbedenklich sind und die Bahnkonstruktion ungewöhnlich schmal und luftig gehalten werden kann, bieten sehr viele Strassenzüge, welche für Standbahnen ganz unzugänglich sein würden, einer Hochbahn nach dem Schwebebahnsystem sehr viel weniger Schwierigkeiten." Man wird natürlich aus diesen Darlegungen weder den Schluss ziehen, dass man in der Wahl der Krümmungshalbmesser weiter gehen solle, als nothwendig, noch, dass die Krümmungen bei Hoch- und Untergrundbahnen gewöhnlicher Art nicht auch der Beschränkung fähig seien. Wenn auch der Umstand, dass in Nordamerika in Nebengleisen vollspuriger Hauptbahnen, und zwar in Gleisen, die von den bekannten langen Drehgestellwagen benutzt werden, Krümmungen von 30 m Halbmesser angewendet worden sind, hier nicht allzu viel besagen will, so werden doch auch bei städtischen Hochbahnen mit Drehgestellwagen Krümmungen von weniger als 30 m Halbmesser im stärksten Betriebe befahren. Demgegenüber ist bezüglich der Elberfelder Schwebebahn festzustellen, dass die Krümmungen, von einzelnen wenigen Ausnahmen abgesehen, einen kleinsten Halbmesser von 90 m haben.

Zum Inhalt der Denkschrift zurückkehrend, finden wir darin zur Kenntnissnahme für alle diejenigen, welche mit dem Bau städtischer Schnellverkehrslinien überhaupt zu thun haben, zunächst noch Mittheilungen über den Umfang der den Langenschen Schwebebahnen anhaftenden Patentrechte, die das Unternehmen nach gewissen Richtungen monopolisiren. Es folgt ein Abschnitt über Versuchsausführungen und endgültige Anlagen mit Abbildungen, ferner ein Abschnitt über verschiedene Anwendungsformen von Schwebebahnen, als Hochbahnen in Städten, als Schnellbahnen im Fernverkehr, als Feld- und Bergbahnen mit künstlicher Vergrösserung der Reibung auf der Schiene, über Zahnradschwebebahnen und Schwebebahnen mit Seilbetrieb, endlich Einzelheiten über die Schwebebahn Barmen-Elberfeld-Vohwinkel mit vielen zeichnerischen Darstellungen, darunter der besonders interessant ausgebildeten Haupthaltestelle am Bahnhofe Döppersberg nach dem Entwurf von B. Möhring in Berlin.

Im letztgenannten Abschnitte finden sich auch Mittheilungen über den Kostenpunkt. In Barmen-Elberfeld betragen bei den jetzigen Eisenpreisen die Gesammtkosten einschliesslich der Haltestellen und der Fundamente 450 000 bis 500 000 ℳ. für 1 km Bahn. Die weiteren Kosten, für die elektrische Ausrüstung und die Wagen, richten sich nach der Fahrgeschwindigkeit und dem zu bewältigenden Verkehre. Für Elberfeld wird die Einrichtung vorläufig so getroffen, dass alle 8 Minuten ein 100 Personen fassender Zug mit einer Geschwindigkeit von 40 bis 50 km befördert werden kann, was also etwa den Verhältnissen der Berliner Stadtbahn entsprechen würde, wenn deren Züge nur mit zwei Wagen führen. Die Stadtbahn begann bekanntlich 1881 den Betrieb mit Zügen von sechs Wagen in 10 Minuten Abstand. Unter Annahme der obigen Verkehrsstärke werden sich die Kosten für 1 km zweigleisiger — richtiger zweischieniger — Bahn auf etwa 700 000 ℳ. stellen. Die Kosten für die elektrische Hochbahn in Berlin von Siemens & Halske werden — Untergrund- und Hochbahnstrecken im Durchschnitt — etwa 2 000 000 ℳ auf das Kilometer betragen, eingerechnet die Kraftstation mit allen Anlagen; die Stadtbahnen in London kosteten 3 000 000 bis 8 000 000 ℳ., ja streckenweise 12 000 000 ℳ. das Kilometer.

Am Schlusse der Denkschrift findet sich ein Vergleich zwischen Schwebebahn-Hochbahnen und Standbahn-Hochbahnen, worin die Hauptvorzüge des Schwebebahnsystemes kurz zusammengestellt werden, begreiflicherweise vom vorwiegenden Standpunkte des Schwebebahnvertreters. Es ist darin darauf hingewiesen, dass sich nicht allein die Herstellungskosten bei der Schwebebahn erheblich niedriger stellen, sondern auch, dass die Schwebebahn weit grössere Sicherheit biete, eine viel grössere Fahrgeschwindigkeit ermögliche, die engsten Krümmungen durchfahren könne, wesentlich ruhiger und angenehmer, mit vergleichungsweise geringem Geräusch fahre, als die Hochbahn gewöhnlicher Art, dass der Stromverbrauch bei der Schwebebahn gering sei, weil sehr wenig Reibungsverlust vorhanden sei. Dass die schmale und leichte Bahnkonstruktion den Strassen weniger Licht und Luft nimmt, ist schon erwähnt. Auch die Haltestellen sollen bei der Schwebebahn kürzer werden, was allerdings weniger leicht abzusehen ist. Als einziger Nachtheil gegenüber den Standbahnen wird nur angeführt, dass ein unmittelbarer Uebergang der Wagen der Schwebebahn auf gewöhnliche Strassenbahngleise nicht möglich ist, ein Nachtheil, der aber wenig ins Gewicht falle. Das sind sehr viele Vorzüge und sehr wenig Nachtheile, über die die Erfahrungen noch weiteres Licht verbreiten werden.

Am Schlusse heisst es in der Denkschrift: „Alle bisherigen Erhebungen, Untersuchungen und Versuche haben schlagende Beweise dafür geliefert, dass die Langen'sche Schwebebahn namentlich als Schnellbahn zur Verbindung grösserer Städte und als Hochbahn zur Herstellung eines Schnellverkehres innerhalb der Städte eine grosse Zukunft hat. Besonders klar wird sich dies ergeben, wenn erst die Elberfelder Bahn dem öffentlichen Verkehre übergeben ist (was im Sommer des nächsten Jahres der Fall sein wird). Noch weit überzeugender werden die grossen Vortheile, welche die Schwebebahn für besonders grosse Geschwindigkeit bietet, hervortreten, wenn erst einmal eine Schnellbahn zwischen zwei grösseren Städten hergestellt sein wird. Die Langen'sche Schwebebahn bedeutet unbedingt einen wichtigen Schritt in der Entwickelung des Schnellverkehres."

Den letzten Satz wird jeder willig unterschreiben. Im übrigen wird man die Erfahrungen abwarten.

---

## Quer durch das Bürgerliche Gesetzbuch.

Von Amtsrichter **W. Coermann** in **Mülhausen i. E.**

Wenige Tage trennen uns nur noch von dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs mit seinen Nebengesetzen und des neuen Handelsgesetzbuchs mit seinen abändernden Einflüssen auf das übrige Recht, nicht zum wenigsten auf das Frachtrecht, von Umwälzungen, welche die Rechtsverhältnisse des täglichen Lebens in ihren Grundstützen treffen und daher der Beachtung der weitesten Kreise werth sind. Ein Streifzug durch die neue Gesetzgebung vom Standpunkte der Eisenbahnen aus bedarf daher keiner weiteren Begründung.

Die Bahnverwaltungen schliessen täglich unzählige Verträge des verschiedensten Inhalts ab (Lieferungs-, Mieth-, Pacht-, Dienst- usw. Verträge), welche dem Bürgerlichen Gesetzbuch unterliegen. Soweit nicht etwa eine Sondervorschrift besteht (z. B. bei Grunderwerb), schreibt das neue Recht für solche Verträge ebenso wenig eine besondere Form, insbesondere Schriftlichkeit, vor wie das bisherige (§ 128 B. G.-B.). Da ein Vertrag nur durch Willensübereinstimmung beider Vertragstheile zustande kommen kann, verpflichtet ein Vertragsantrag

denjenigen, an den er gerichtet ist, erst dann, wenn dieser ihn angenommen hat; das einfache Schweigen zu dem Antrag gilt nicht ohne weiteres als Annahme (§ 146). Diese Grundsätze gewinnen besondere Bedeutung bei den Waaren, welche Kaufleute unaufgefordert Privaten und Verwaltungen übersenden. Ein Vertragsverhältniss wird durch die Annahme der Sendung nicht begründet, der Annehmende auch hierdurch nicht verpflichtet, die Fürsorge für die Waare zu übernehmen. Er darf sie aber ebenso wenig für sich behalten, wie er sie in seiner Wohnung nicht aufzubewahren braucht, sofern ihm dadurch ein Schaden erwächst. Dieses ist allerdings in der Regel nicht der Fall und daher dann der Empfänger verpflichtet, die Waare in seinen Räumen zu behalten oder aber auf Rechnung und Gefahr des Absenders in einem Lagerhause oder an sonst geeigneter Stelle zu hinterlegen. Diese Verpflichtung folgt aus dem im § 226 B. G.-B neu eingeführten Verbote, ein Recht lediglich zu dem Zwecke auszuüben, einem andern Schaden zuzufügen. Ein anderer Zweck kann aber in dem grundlosen Preisgeben fremder Waare nicht gesehen werden.

Der Gebundenheit des Antragenden bis zur Erklärung des anderen Theils (§§ 145, 146) entspricht des letzteren Pflicht zur unverzüglichen Erklärung. Befinden sich die vertragschliessenden Theile nicht an demselben Orte, so ist der Antragende nur so lange an seinen Antrag gebunden, bis er die Antwort unter regelmässigen Umständen erwarten darf (§ 147). Eine verspätete Antwort braucht der Antragende nicht zu berücksichtigen, sie verpflichtet ihn jedoch zur unverzüglichen Nachricht an den Absender, wenn die Verspätung offenbar durch ihn nicht verschuldet ist (§ 149).

Die Verdingungen (Submissionen) der Eisenbahnen umfassen, oft unter der gemeinsamen Bezeichnung: „Lieferungsverträge“, die Lieferung sowohl von Waaren (Roll-, Bau-, Brennmaterial usw.) als auch von Arbeiten. Erstere Verträge sind Handelsgeschäfte und unterliegen dem Handelsgesetzbuche (§ 1 H.-G.-B), letztere sind Werkverträge im Sinne der §§ 631—651 B. G.-B. Für letztere gilt folgendes:

1 Bei nicht ordnungsmässiger oder nicht rechtzeitiger Fertigstellung kann der Besteller vom Vertrage zurücktreten und Schadensersatz oder ordnungsmässige Herstellung und Schadensersatz bezw. Minderung des vereinbarten Preises verlangen. Kommt der Unternehmer der Aufforderung zur ordnungsmässigen Herstellung innerhalb der ihm gesetzten angemessenen Frist nicht nach, so kann der Besteller sie auf Kosten des Unternehmers selbst ausführen (§§ 634—636).

2. Der Unternehmer trägt die Gefahr bis zur Abnahme des Werks; der Untergang des vom Besteller gelieferten Materials durch Zufall fällt jedoch dem Besteller zur Last. Bei Versendung nach einem anderen Orte geht die Gefahr mit der Uebergabe des Werks an den Speditör, Frachtführer usw. über (§§ 447, 644).

3. Der Besteller kann jederzeit vom Vertrage zurücktreten; er hat dem Unternehmer dann die vereinbarte Vergütung abzüglich der Ersparniss an Anschaffungen und Arbeitskraft zu bezahlen. (§ 649).

4. Alle Ansprüche gegen den Unternehmer erlöschen — sofern ihm nicht ein arglistiges Verschweigen der Fehler zur Last fällt — bei beweglichen Gegenständen in 6 Monaten, bei Arbeiten an einem Grundstück in einem, bei Bauwerken in fünf Jahren vom Tage der Abnahme an (§ 638).

Die bei dem Vertrage verabredete „Vertragsstrafe“ (Konventionalstrafe) für nicht rechtzeitige oder nicht rechtmässige Erfüllung gibt nicht das Recht, gegen deren Erlegung vom Vertrage zurückzutreten, d. h. sie gilt nicht als „Reugeld.“ Bei Schadenersatzforderung aus demselben Grunde, aus dem die Vertragsstrafe geschuldet wird, gilt letztere als Mindestmaass dieser Forderung (§§ 339, 340 Abs. 2, 342). Eine unverhältnissmässig hohe Vertragsstrafe kann das Gericht herabsetzen so lange sie nicht bezahlt ist (§ 343).

Bei allen Schadensersatzansprüchen kann der Geschädigte zwischen der Ausbesserung der verursachten Beschädigung und einem Ersatze in Geld wählen; in vielen Fällen wird beides zu gewähren sein. Die Höhe des Geldbetrages ist nach freiem Ermessen unter Würdigung aller in Betracht kommenden Verhältnisse zu ermitteln, derselbe hat auch den entgangenen Gewinn zu umfassen, d. i. denjenigen, der nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge oder nach den besonderen Umständen erwartet werden kann (§§ 249—252). Die bei Verzug zu zahlenden Zinsen betragen fortan in allen bürgerlichen Rechtsstreiten 4 § (§ 246).

Die Pflicht zur Leistung von Schadensersatz ist, soweit nicht Sondergesetze, wie das Haftpflicht- und die Arbeiterversicherungsgesetze, Ausnahmen begründen, stets von einem vorsätzlichen oder fahrlässigen Verschulden abhängig. Wer durch einen anderen in ein Schaufenster gestossen wird, braucht für den Schaden nicht aufzukommen. Haben mehrere durch eine gemeinsame unerlaubte Handlung einen Schaden verursacht, so haftet jeder einschliessich der Gehilfen und Anstifter für den ganzen Schaden selbst dann, wenn derselbe nur von einem verursacht sein konnte, aber dieser eine nicht ermittelt ist (823, 830). Die Bedeutung dieser Bestimmung tritt besonders dann hervor, wenn von den Thätern einer oder mehrere zahlungsunfähig sind. Neben dem eigentlichen Thäter haften in nachstehenden Fällen andere Personen bezw. Körperschaften für den Schaden:

1. Der Dienstherr bezw. der Auftraggeber für den Schaden, den ihm Untergebene bezw. Beauftragte in Ausführung des Dienstes bezw. Auftrages einem anderen widerrechtlich zufügen. Diese Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei Auswahl der bestellten Personen und der von ihm beschafften Materialien sowie der ihn etwa treffenden Leitung die im Verkehr erforderliche Vorsicht beobachtet hat oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde (§ 831). Diese Bestimmung trifft bei allen nicht im Beamtenverhältniss stehenden Angestellten der Eisenbahnverwaltungen zu.

2. Der Vormund eines Minderjährigen oder Entmündigten haftet in gleicher Weise für allen durch diese widerrechtlich verursachten Schaden (§ 832).

3. Für durch Thiere angerichteten Schaden ist der Eigenthümer unbedingt haftbar, derjenige, der die Führung übernommen hat, nur dann nicht verantwortlich, wenn er bei der Führung und Aufsicht die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat oder wenn der Schaden trotz Anwendung dieser Sorgfalt eingetreten ist. Bei Wildschaden trifft die Ersatzpflicht den Jagdberechtigten (§§ 833—835).

4. Stürzt ein Bauwerk oder ein Theil eines solchen ein, so haftet für den Schaden sowohl der Besitzer als auch derjenige, welcher die Fürsorge für das Bauwerk übernommen hat, sofern der Einsturz die Folge fehlerhafter Bauausführung oder mangelhafter Unterhaltung ist und der Ersatzpflichtige nicht etwa alle angemessenen Vorkehrungen zur Abwendung des Schadens getroffen hat (§§ 836—838).

5. Zu Auslegungsschwierigkeiten und Bedenken haben bereits die folgenden Paragraphen über die Haftpflicht der Beamten für Schäden geführt, welche sie durch Verletzung ihrer Amtspflichten verursacht haben. Im Gegensatze zur unbeschränkten Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen im § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist diejenige der Beamten stets an ein Verschulden derselben gebunden. Beförderungsverzögerungen oder Beschädigungen durch höhere Gewalt (Unfälle usw) geben niemals einen Anspruch gegen die betheiligten Beamten. Ihre Haftung bleibt ferner stets ausgeschlossen, wenn der Geschädigte in der Lage war, durch Gebrauch der ihm zustehenden Rechtsmittel den Schaden von sich abzuwenden. Im übrigen werden zwei Grade von Verschulden unterschieden. Die vorsätzliche Beschädigung verpflichtet den Beamten stets zu vollem Ersatz, die fahrlässige jedoch nur dann, wenn der Geschädigte in anderer Weise Ersatz nicht erlangen kann. Als Beispiel für letzteren Fall mag der Prozess gegen einen Telegraphisten dienen, der aus Fahrlässigkeit ein Telegramm falsch aufgenommen hat. Während die Telegraphenverwaltung die Haftung für Verstümmelung in Telegrammen von vornherein ausgeschlossen

hat, bleibt hier trotzdem der Beamte haftbar (§§ 838, 839). Vergl. die Abhandlungen von Pape und Oesterlen im vorigen Jahrgang.

Alle vorstehenden Ersatzansprüche, die übrigens in drei Jahren verjähren (§ 852), haben ein widerrechtliches Handeln zur Voraussetzung. Als widerrechtlich wird nicht angesehen

a) die durch Nothwehr gebotene Handlung, d. i. diejenige Vertheidigung, welche erforderlich ist, um einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff abzuwenden;

b) die Beschädigung oder Zerstörung einer fremden Sache zur Abwendung einer durch sie drohenden Gefahr, wenn diese hierzu erforderlich ist und der Schaden nicht ausser Verhältniss zu der Gefahr steht. Hat der Handelnde die Gefahr verschuldet, so ist er allerdings zu Schadensersatz verpflichtet (§§ 227, 228);

c) die Wegnahme, Zerstörung oder Beschädigung einer Sache, die Festnahme eines fluchtverdächtigen Verpflichteten oder Erzwingung einer von einem andern zu duldenden Handlung zum Zwecke der Selbsthilfe, wenn obrigkeitliche Hülfe nicht sofort zu erlangen und Gefahr im Verzuge ist (§ 229).

Soweit nicht obige oder sonstige Sonderfristen eingeführt sind, gelten für die Verjährung von Forderungen die nachstehenden Fristen (§ 194):

1. In zwei Jahren verjähren die Forderungen

a) von Kaufleuten für Lieferungen und Leistungen,

b) der Eisenbahnunternehmungen, Frachtfuhrleute an Fahrgeld und Fracht einschliesslich der Auslagen,

c) an Miethszinsen,

d) von Gehalts- und Lohnbezügen der Privatangestellten und Arbeiter,

e) der Aerzte und sonstigen Medizinalpersonen.

2. In vier Jahren verjähren:

a) Zinsenansprüche,

b) rückständige Miethbeträge, Renten, Ruhegehalte (§§ 196, 197).

Die Verjährung tritt erst mit dem Schlusse desjenigen Kalenderjahres ein, in dem die Verjährungsfrist abgelaufen ist (§ 201). Ihr Lauf kann entweder gehemmt oder unterbrochen werden. Erstere tritt ein, wenn die Rechtsausübung durch höhere Gewalt gehindert wird (§ 203), bei Bevormundeten, welche ohne gesetzliche Vertretung sind, sechs Monate nach Bestellung dieser Vertretung. Die Hemmungszeit wird bei der Berechnung unbeachtet gelassen (§ 205). Eine Unterbrechung der Verjährung wird durch Anerkennung von Seiten des Schuldners oder durch gerichtliche Geltendmachung von Seiten des Gläubigers bewirkt (§§ 208, 209). Ihre Folge ist der Neubeginn der Frist nach Erledigung des gerichtlichen Verfahrens (§ 211).

## Berichtigung.

Wir erhalten von Herrn Heinrich Macco, Mitglied des Abgeordnetenhauses, folgende Zuschrift:

In Nr. 95 Ihrer Zeitung vom 9. Dezember 1899 ist auf Seite 1 in dem Artikel des Herrn A. von der Leyen im Anfang des zweiten Absatzes gesagt:

„Der Aufsatz in Heft 16 von ‚Stahl und Eisen‘ beginnt mit einer Reihe persönlicher Angriffe gegen mich. Sie sollen, wie mir von zuverlässiger Seite mitgetheilt ist, von der Redaktion der Zeitschrift eingefügt sein. Herr Macco hat sich das gefallen lassen."

Diese Aeusserung beruht entweder auf einer missverstandenen Auffassung der Mittheilung, welche dem Herrn A. von der Leyen gemacht worden ist durch denselben oder auf einer missverstandenen Auffassung meiner Aeusserung seitens des Vermittlers. Ich habe dem letzteren ganz ausdrücklich gesagt, dass ich nicht verantwortlich sei für die meinem Aufsatze unter dem Texte zugefügte scharfe persönliche Bemerkung, dass diese Zusätze vielmehr von der Redaktion der Zeitschrift „Stahl und Eisen" gemacht seien. Ich habe ausdrücklich hinzugefügt, dass ich für die in dem Texte meines Aufsatzes gemachten Bemerkungen die volle Verantwortung übernehme und dieselben auf Grund des Vorhergegangenen für berechtigt halte."

Die Zusätze der Redaktion sind im übrigen ausdrücklich auch von der Redaktion unterschrieben, so dass hierüber gar kein Zweifel entstehen kann. Hiernach sind also die obigen Bemerkungen des Herrn A. von der Leyen vom 9. d. Mts. zu berichtigen und bitte um freundliche Aufnahme der Zeilen in Ihr geschätztes Blatt.

Ergebenst

Heinr. Macco,
Mitglied des Abgeordnetenhauses.

## Die Tariffragen im Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Von L. Calmar, Chef des Tarifbüreaus der rumänischen Eisenbahnen.

(Schluss aus Nr. 99.)

Für die entgegengesetzte Auffassung, nämlich für die Nichtverantwortlichkeit der Bahn, spricht ein Urtheil des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien — 5. Februar 1898 —: „Die Anwendung der gewöhnlichen Tarife, statt eines direkten, neben ihnen bestehenden, deckt die Bahn, wenn nicht etwa der letztere im Frachtbriefe ausdrücklich verlangt ist. Das nachträgliche Verlangen dieser Berechnung nach Ablieferung des Gutes und Zahlung der Fracht ist rechtsunwirksam." (Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen XII — 43 — angeführt in der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" Nr. 99 S. 1558 Jahrg. 1898.)

Andererseits wird zur Begründung eines Urtheils des Bezirksgerichtes für Handelssachen in Wien (21. September 1898 — Z. C. I. 23193) unter anderen Motiven auch folgendes angeführt:

„Es besteht nun keine Vorschrift, dass beim Vorhandensein eines direkten Tarifes nur dieser zur Anwendung zu kommen hat; vielmehr obliegt es „der Bahn, den der Partei günstigsten Tarif zu wählen."

Laut Entscheidung des deutschen Reichsgerichtes vom

21. September 1898[18]) ist der Verfrachter nur in dem Falle berechtigt, die Vortheile einer billigeren Umkartirung zu beanspruchen, wenn sie der Absender ausdrücklich im Frachtbriefe vorgeschrieben hat.

Schwab spricht sich entschieden dafür aus, dass die Rubrik „Angabe der anzuwendenden Tarife usw." für das Vorschreiben von Spezialtarifen, mit welchen gewisse Beschränkungen verknüpft sind, bestimmt ist. Dass der Versender das Recht hat, nicht nur diese Spezialtarife und den Transportweg, sondern auch eine sozusagen kombinirte Leitungs- und Tarifvorschrift vorzuschreiben, soll sich, seiner Ansicht nach, aus der Ueberschrift der genannten Rubrik sowie aus dem Prinzipe der lit. l ergeben. (Seite 89.)

Eger (Seite 204) steht auf einem entschieden entgegengesetzten Standpunkte:

„Die Annahme Schwab's (Seite 139) dass, welche der verschiedenen, für die Abfertigung eines internationalen Transportes möglichen Tarife im konkreten Falle anzuwenden seien, dem Ermessen des Absenders, der die Tarife im Frachtbriefe vorschreiben könne (Art. 6 lit. e), eventuell der Bahn überlassen bleibe, ist unrichtig. Aus Art. 6 lit. e folgt nur, dass der Absender das Verlangen nach der Anwendung von Spezialtarifen (Art. 14, 35) im Frachtbriefe zum Ausdruck zu bringen hat. Die Wahl der Tarife selbst aber liegt lediglich der Eisenbahn ob. Es ist richtig, dass hierauf die Wahl des Transportweges von Einfluss ist, beziehungsweise sein kann. Aber abgesehen davon, dass die Wahl der Route unter den im Art. 6 lit. e bezeichneten Voraussetzungen der Eisenbahn zusteht, bleibt es doch Sache der Eisenbahn, die der gewählten Route entsprechenden Tarife zur Anwendung zu bringen, und ist sie nicht nur für grobes Verschulden, sondern überhaupt für die richtige Anwendung der Tarife und die Frachtberechnung verantwortlich."

Das Centralamt in Bern ist entgegengesetzter Ansicht, ohne ihr jedoch einen entschiedenen Charakter zu verleihen:

„Im allgemeinen sind wir damit einverstanden, dass ein Spezialtarif nicht nachträglich verlangt werden kann; aber nachdem das Uebereinkommen über diesen Punkt keine Auskunft gibt und das Recht der einzelnen Länder in dieser Beziehung keine Uebereinstimmung zeigt, die besonderen Umstände in der Sache auch verschieden sein und somit die Rechtsfrage beeinflussen können, so haben wir geglaubt, uns dahin aussprechen zu sollen, dass unter allen Umständen die Forderung eines Spezialtarifs — nach Ausführung der Beförderung — unzulässig sei. Den Gerichten kommt es zu, in casu zu entscheiden." („Zeitschrift des Berner Centralamtes" — Nr. 11 — Jahrgang 1894 — Seite 375.)

Rosenthal's Ansicht (Seite 98), dass durch die bahnseitig vorgenommene Routenwahl in der Regel auch die Anwendung des für diesen Weg vorgeschriebenen Tarifs bestimmt wird, steht mit den thatsächlichen Verhältnissen in entschiedenem Widerspruch, da eben infolge der von ihm selbst (Seite 97) hervorgehobenen „Vielheit von Tarifkombinationen, die unter Umständen zwischen Abgangs- und Bestimmungsstation möglich sind", in sehr vielen, vielleicht sogar in den meisten Fällen das Gegentheil der Fall ist.

Vollständig zutreffend sind hiergegen folgende Ausführungen Dr. Neumann's:

„Für die Berechnung der Fracht auf einer Strecke ist von entscheidender Bedeutung 1. die Route, auf welcher das Gut expedirt wird, und 2. der Tarif, welcher angewendet wird, wenn zwischen Abgangs- und Bestimmungsstation nicht nur verschiedene Routen, sondern auf einer Route mehrere Tarife bestehen, oder mehrere Tarifkombinationen möglich sind. Manchmal kann die Fracht schon dadurch genau fixirt sein, wenn die Route bestimmt ist; in den meisten Fällen aber wird bei der Vielheit der Tarife und Tarifkombinationen die Höhe der Fracht durch die Angabe der Route allein nicht bestimmt. Unserer Ansicht nach werden nicht immer diese zwei Gesichtspunkte strenge gehalten. Manchmal scheint es, es werde ganz übersehen, dass mit der Bestimmung der Route noch nicht die Höhe der Fracht bestimmt ist." („Allgemeiner Tarifanzeiger" vom 16. April 1896.)

Gelegentlich der Besprechung der Wegeleitungsfrage (Nr. 32 des Jahrganges 1898 dieser Zeitschrift) wurde hervorgehoben, dass, trotz des in allen Vertragsstaaten zur Geltung gebrachten Strebens, die innerstaatlichen Vorschriften den zwischenstaatlichen anzupassen und nicht ohne dringende Nöthigung von denselben abzuweichen, dennoch im inneren Recht mehrerer Staatsgebiete betreffs der von der Eisenbahn vorzunehmenden Wahl des Transportweges und ihrer Folgen andere Vorschriften bestehen, als jene des internationalen Uebereinkommens.

Aehnlich verhält es sich rücksichtlich der Frachtberechnung.

Deutschland. Die Zusatzbestimmung im § 51, 1 zu l. der Verkehrsordnung verpflichtet die Eisenbahn auf demjenigen Wege zu befördern „welcher nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet."

Obwohl freilich derselbe Weg nicht stets die billigste Fracht und die günstigsten Transportbedingungen zugleich bietet und daher in gewissen Fällen Zweifel entstehen können, hat das in Deutschland herrschende Prinzip den Vortheil, dass es das Gebiet der Unsicherheit bedeutend beschränkt.

Ganz anders ist die Sachlage in Oesterreich-Ungarn. Seit dem 1. Januar d. J. ist im Frachtbriefmuster der Vordruck der Rubrik „Etwa beantragter Transportweg" durch die Beifügung der Worte „Anzuwendende Tarife" ergänzt worden. Der Zweifel, welcher früher rücksichtlich der Berechtigung des Versenders, auf dem gewählten Wege oder überhaupt die anzuwendenden Tarife vorschreiben zu dürfen, obwaltete, ist dadurch beseitigt worden.

Trotzdem haben, von wenigen Fachleuten abgesehen, deren Beruf es ist, sich auf das „stachlige" Tarifgebiet hinaus zu wagen, — rari nantes in gurgite vasto, — die Verfrachter doch nicht den Muth, von dem ihnen nun unbestreitbar eingeräumten Rechte der Tarifvorschrift Gebrauch zu machen. Sie überlassen es daher nach wie vor den Versandstationen, welche es jedoch auch aus den bereits entwickelten Gründen oft nicht zu stande bringen können, die billigste Abfertigung zu finden.

Die stereotyp gewordene Frage, ob es dem Versender oder der Versandstation „zugemuthet" werden soll, sich in der „Tarifwirrniss" auszukennen, ist zwar nicht gelöst worden, aber man ist der Lösung insofern näher gerückt, als durch das Dazwischentreten tarifkundigerer Faktoren, als es Versender und Versandstation sein können, die Anwendung der billigsten Fracht, wenn auch bedingt, gesichert worden ist.

Man erkannte richtig, dass es unbillig wäre, die tarifunkundigen Verfrachter, d. i. die grosse Mehrzahl derselben, das allerdings nicht ausgesprochene, aber natürliche Recht auf die billigste Abfertigung nur nach dem Maasse des sehr beschränkten Könnens der Versandstationen geniessen zu lassen.

Deshalb wird nach der österreichischen Praxis die der billigsten Abfertigung entsprechende Fracht ohne Rücksicht auf die von der Station vorgenommene Kartirung im Erstattungswege angewendet, wenn die Güter ohne Wege- und Abfertigungsvorschrift aufgegeben werden und der Aufgeber dies unter Angabe der zu vergütenden Differenz verlangt.

Es springt also für den tarifunkundigen Versender ein Fachmann ein, der ihm zwar nicht bei der Ausfertigung der einzelnen Frachtbriefe beistehen konnte, aber vollkommen in der Lage ist, die Frachtberechnungen nachträglich zu prüfen, und an Stelle der weder mit den nöthigen speziellen Kennt-

---

[18]) Durch diese Entscheidung wurde ein Beschluss des Kammergerichtes in Berlin bestätigt, welcher, obwohl von der Ansicht ausgehend, dass die Bestimmung des Art 6 lit. e sinngemäss auch auf den Fall anzuwenden ist, wenn für einen und denselben Transport verschiedene Tarife in Betracht kommen, doch eher zu einer für die entgegengesetzte Anschauung sprechenden Schlussfolgerung gelangte.

nissen noch mit den erforderlichen Behelfen ausgerüsteten Versandstation tritt eine leitende Dienststelle der Verwaltung.

Nach so vollzogenem Wechsel der handelnden Personen entfällt die Frage, ob die Qual der Wahl der billigsten Abfertigung, dem armen Versender oder der noch ärmeren Versandstation „zugemuthet“ werden soll, und unterliegt es keiner Schwierigkeit mehr, dem Verfrachter zu geben, was des Verfrachters ist.[19])

Für den Verkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn ist selbstredend die in Frage stehende Bestimmung des Internationalen Uebereinkommens maassgebend.

In Frankreich endlich, um auch Nichtvereinsbahnen zu erwähnen, ist, wie bereits gesagt, die bahnseitig vorzunehmende Wahl der billigsten Abfertigung, d. i. die günstigste Tarifkombination bei gleichzeitiger Erhöhung der „taxe d'enregistrement“ von 10 auf 15 Centimes für die Sendung vor einigen Monaten gesichert worden.

---

Wir haben im Laufe der flüchtigen Wiedergabe der Entstehungsgeschichte des § 11 gesehen, dass nach einigen erfolglosen Anläufen, per varios casus, die Flinte ins Korn geworfen, und nicht nur der Versuch, das Vorgehen beim Bestehen direkter Tarife zu bestimmen, sondern auch die diesbezüglich bereits vereinbarten allerdings nicht erschöpfenden Normen zurückgestellt wurden.

Der im Uebereinkommen zum Ausdruck gebrachte Grundsatz, dass die Fracht nach Maassgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife berechnet wird, blieb daher ohne die sowohl durch seine breite Allgemeinheit, als auch mit Rücksicht auf die verwickelte Natur der Tarife dringend nöthige Ausgestaltung.

Die verschiedenen im klagenden und anklagenden Tone gehaltenen Aeusserungen über das Tarifwesen beweisen, dass das Uebel, an welchem es krankt, keinen vorübergehenden oder blos lokalen Charakter hat, sondern, um pathologisch zu sprechen, chronischer und endemischer Natur ist.

Es war daher um so mehr Aufgabe des Internationalen Uebereinkommens, sich nicht auf die einfache Aussprache eines Grundsatzes zu beschränken, welcher durch die Verschiedenheit der möglichen Auslegungen den Eisenbahnen und den Verfrachtern die grössten Verlegenheiten bereitet und zu einer Spruchpraxis führt, die noch mehr Unsicherheit in das ohnehin nicht klare Gebiet der Tarifanwendung gebracht hat.

Dieser Lücke des Uebereinkommens schliesst sich noch die Ungewissheit an, ob die Wahl des anzuwendenden Tarifs dem Versender oder der Versandstation obliegt. Beide Ansichten haben ihre Vertreter, welche triftige, auf entsprechende gerichtliche Entscheidungen gestützte Gründe geltend machen.

Eine weitere Ungewissheit ist dadurch entstanden, dass auch die Frage offen geblieben ist, inwieweit die Eisenbahn für die von ihr vorgenommene Tarifwahl haftet.

Haftet die Eisenbahn nur für grobes Verschulden oder für jedes Verschulden? Was kann als „grobes Verschulden“ bei der Tarifwahl angesehen werden? Auch diesbezüglich herrscht sowohl in der Theorie als in der Praxis ein nahezu irreführender Mangel an Uebereinstimmung.

Angesichts dieser Lücken wirft sich die Frage auf, wie es kommt, dass obwohl im internationalen Verkehre doch meist nur direkte Tarife in Frage kommen und diese im allgemeinen nur gegen Verzicht auf Wegevorschriften im Frachtbriefe zur Anwendung gelangen, das Uebereinkommen nicht nur die Wegevorschrift als erforderliche Frachtbriefangabe ausdrücklich bezeichnet (Art. 6 lit. l), sondern auch das Vorgehen der Eisenbahn für den Fall vorschreibt, in welchem eine solche Angabe fehlen sollte.

Wodurch ist es ferner zu erklären, dass das Uebereinkommen sich einerseits so eingehend mit der obigen, nur selten vorkommenden Eventualität beschäftigt und die so oft wiederkehrende Frage der anzuwendenden Tarife nicht nur nicht behandelt, sondern auch gar nicht unter den Frachtbriefangaben erwähnt?

Warum wird schliesslich die Haftung der Eisenbahn für die von ihr vorzunehmende Wahl des Weges bestimmt, jene der Wahl der anzuwendenden Tarife jedoch offen gelassen, obwohl rücksichtlich der Wegeleitung viel seltener eine eigentliche Wahl stattfindet, als es betreffs der Tarife der Fall ist?

Gerstner äussert sich (Seite 112), wie bereits erwähnt, mit Bezug auf die im Uebereinkommen rücksichtlich der Tarifanwendung bestehende Lücke dahin, dass der Wissenschaft und der Praxis die Aufgabe erwächst, obige Frage zu lösen.

Wahrscheinlich von der Ueberzeugung ausgehend, dass es nicht angezeigt ist, dem Vorbilde des Internationalen Uebereinkommens entsprechend, eine so wichtige Frage offen zu lassen, bis es den genannten rechtsbildenden Faktoren gelingen wird, ihrer Aufgabe gerecht zu werden, haben, wie wir gesehen, Deutschland, Oesterreich-Ungarn und Frankreich bezüglich der Tarifbestimmung in ihrem Binnenverkehr positives Recht geschaffen und für dasselbe auch eine ihren Absichten entsprechende Formel gefunden.

Auf diese Weise ist die Lage geschaffen worden, dass die in der Praxis wichtigste Frage des Tarifrechts in beschränkteren Verkehrsgebieten allerdings verschieden,[20]) aber dennoch geregelt ist, in grösseren jedoch, d. i. dort, wo die Tarife sich am verwickeltsten gestalten, und daher clara pacta zwischen Frachtgeber und Frachtführer am nöthigsten sind, eine verwirrende Unsicherheit dauernd vorherrscht.

[19]) In gewissen im Tarif aufgezählten Fällen (Zusatzbestimmung XVII zu § 51 des Betriebsreglements) werden die Frachterstattungsansprüche jedoch nicht berücksichtigt. Einer dieser Fälle, in welchen die Frage der Routentransportberechtigung zur Sprache gebracht wird, und ein anderer, in welchem es sich darum handelt, ob der Frachtbrief eine locatio conductio operis oder operarum ist, sind in der Fachlitteratur vielfach erörtert worden.

[20]) „La tarification des transports soumis à la convention change de régime en changeant de pays“ („Le journal des transports“ Nr. 42, angeführt in Nr. 11 des Jahrganges 1894 der „Zeitschrift des Berner Centralamtes“).

---

# Nachrichten.

## Deutschland.

— In den Tagen des scharfen Frostes vor Weihnachten machte sich wieder ein **starker Wagenmangel im Ruhrkohlengebiet** fühlbar, der zu zeitweisen Einschränkungen der Förderung auf den Zechen zwang. Während in Oberschlesien und im Saargebiet keine Wagen fehlten, betrug der Fehlbetrag der Gestellung gegenüber der Anforderung im Ruhrrevier am 14. Dezember 11,02 %, am 19. Dezember 18,26 % und stieg am 22. Dezember bis auf 29,19 % (verlangt 16 869, gestellt 11 945 Wagen). Der 23. Dezember brachte folgende Zahlen: verlangt 16 748, gestellt 12 118 Wagen. Der Fehlbetrag war also nur um wenig geringer, als am Tage vorher. Die Ursachen dieser bedauerlichen Erscheinung werden nach einer Darstellung im „Glückauf“ von unterrichteter Seite in erster Linie auf den Frost zurückgeführt. Dieser hat nämlich das Rangirgeschäft verlangsamt, das nirgendwo in einer solchen Ausdehnung wie hier betrieben werden muss, um den täglichen Wagenumschlag zu bewältigen. Es ist bekannt, dass zur Bearbeitung der von den Zechen herangeführten, nach Hauptrichtungen getrennten

Züge auf den sechs Sammelbahnhöfen des Reviers (Speldorf, Frintrop, Osterfeld, Wanne, Dortmund und Hamm) sogenannte Ablaufberge verwandt werden. Schon bei normalem Betrieb sind kaum weniger als 20 von den 24 Stunden des Tages erforderlich, um die den einzelnen Sammelbahnhöfen zugeführten Züge zu verarbeiten; infolge des Frostes sind die Wagen schwerer beweglich geworden, weil nach der Ansicht des „Glückauf" das Schmieröl in den Achsbüchsen gefroren ist. Wir fügen hinzu, dass ganz naturgemäss schwerer Frost, noch dazu mit Schneefall verbunden, den Rangirdienst der Güterzüge aufs äusserste erschwert und verlangsamt und dass hierzu das Gerinnen des Schmieröls nicht unwesentlich beiträgt.

Die Störungen haben nach Mittheilung des Vorstandes des Kohlensyndikats an die Verbandszechen der Eisenbahndirektion Essen Veranlassung gegeben, mit dem Syndikat darüber in Verhandlungen einzutreten, ob irgend welche Maassnahmen seitens des Vorstandes getroffen werden könnten, welche das Rangiren in dem Umfange wenigstens, in welchem dasselbe bis jetzt ausgeübt wird, unnöthig machen. Von verschiedenen gemachten Vorschlägen erschien zunächst nur einer ausführbar, nämlich dass die grösseren Zechen schon beim Beladen der Wagen und dem Aufstellen derselben auf den Zechenbahnhöfen anstreben, dass volle Züge für dieselben Richtungen zusammengestellt werden und so also schon auf der Zeche Sonderzüge gebildet werden, die unmittelbar vom Zechenbahnhof dem Bestimmungsort zugeführt werden können, ohne erst auf den Rangirbahnhöfen der seitherigen Behandlung zu unterliegen. Der Vorstand des Kohlensyndikats hat daher die Zechenbesitzer dringend ersucht, möglichst hiernach zu verfahren und die Angelegenheit im Interesse der recht baldigen Wiedereinführung geordneter Zustände auf der Eisenbahn in Erwägung zu ziehen.

Auch aus Köln sind Stockungen im Verkehr des Güterbahnhofes Gereon gemeldet, welche in dem ungewöhnlich früh eingetretenen, mit Schneefall verbundenen scharfen Frostwetter ihre Erklärung finden.

Mit dem Eintritt milderen Wetters hat nach Weihnachten der Mangel an Kohlenwagen wenigstens im Bezirk Essen aufgehört.

— **Bahnprojekt Beeskow-Fürstenwalde a. d. Spree.** Der Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Henning, Hartwig & Co. in Berlin ist die Erlaubniss zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebeneisenbahn von Beeskow nach Fürstenwalde a. d. Spree ertheilt worden.

— **Betriebseinnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November d. J. sind bei einer Betriebslänge von 5 629 km (November 1898 5 507 km) 2 065 844 Personen und 1 619 306 t Güter befördert worden. Die Einnahmen hieraus betrugen: aus dem Personenverkehr 2 655 240 ℳ, aus dem Güterverkehr 9 381 093 ℳ, aus dem Gepäckverkehr 174 871 ℳ und aus dem Thiertransport 223 494 ℳ, zusammen 12 434 698 ℳ (gegenüber 11 452 515 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres). Die Einnahmen für den Zeitabschnitt vom 1. Januar bis Ende November d. J. beziffern sich auf 135 036 024 ℳ (mehr gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um 5 369 522 ℳ).

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November wurden bei einer Bahnlänge von 1 810,87 (1 753,88) km 2 496 221 (2 429 096) Personen und 740 044 (708 344) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 221 700 (1 148 266) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 872 000 (2 756 708) ℳ, aus sonstigen Quellen 526 000 (393 100) ℳ, zusammen 4 619 700 (4 298 074) ℳ. Vom 1. April bis letzten November 1899 beträgt die Einnahme 38 026 700 ℳ, somit gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 36 562 776 ℳ mehr 1 463 924 ℳ.

— Der Gesetzentwurf der **badischen Regierung** betreffend das **Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen** ist nunmehr erschienen und besagt der „Deutschen Strassen- u. Kleinb.-Ztg." zufolge im wesentlichen folgendes: Zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind und nicht vom Staat unternommen werden, bedarf es der Genehmigung der Staatsbehörde. Zur Ertheilung der Genehmigung ist zuständig: 1. bei Haupt- und Nebenbahnen: das Ministerium des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten mit Ermächtigung des Staatsministeriums, 2. bei Kleinbahnen, wenn sie mit Dampf oder Elektrizität betrieben und in Zusammenhang mit anderen Bahnen gebracht werden oder den örtlichen Verkehr von mehr als einem Gemeindebezirk vermitteln sollen: das Ministerium des grossherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern, 3. bei Kleinbahnen, die, ohne mit anderen Bahnen in Zusammenhang gebracht werden, den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes zu vermitteln bestimmt sind oder mit anderen Kräften als Dampf und Elektrizität betrieben werden sollen: das Ministerium des Innern. Der Antrag auf Ertheilung der Genehmigung ist bei dem zuständigen Ministerium einzureichen. Gegen den Willen der Gemeinden soll die Genehmigung nur ertheilt werden, wenn für die Anlage Gründe des öffentlichen Interesses sprechen oder wenn nur die Minderheit der Gemeinden Widerspruch erhoben hat. In der Genehmigungsurkunde kann u. a. vorbehalten werden: 1. das Recht des Staates, das Eigenthum der Bahnanlage anzukaufen, 2. die Berechtigung der Staatsaufsichtsbehörde: a) zur Feststellung der Pläne für die Bahnlinie mit ihren baulichen Anlagen und Einrichtungen, b) zur Feststellung der Beförderungspreise sowie deren Abänderung. Die Genehmigung kann für erloschen erklärt werden, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der in der Genehmigung bestimmten Frist erfolgt. Eine Verlängerung der Frist kann durch das zuständige Ministerium ausgesprochen werden. Bahnen, die dem öffentlichen Verkehr nicht dienen, aber mit Eisenbahnen mit öffentlichem Verkehr derart in unmittelbarer Gleisverbindung stehen (industrielle Anschlussgleise usw.), dass ein Uebergang der Verkehrsmittel stattfinden kann, bedürfen polizeilicher Genehmigung.

— Am 1. Januar k. J. wird der 1. Nachtrag zur 5. Ausgabe der Kundmachung 9 des **deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes**, Verzeichniss derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands, welche zur Annahme und Auflieferung von explosiven Gegenständen geeignet sind, ausgegeben werden.

— **Der Staatseisenbahnbeamtenverein für Elberfeld und Umgegend** veranstaltete am 20. Dezember d. J. in dem grossen Saale des Zoologischen Gartens in Elberfeld eine Weihnachtsfeier. Die Betheiligung an dieser war seitens der Vereinsmitglieder und deren Vereinsangehörigen eine sehr lebhafte. Gegen 3 000 Personen hatten sich eingefunden. Unter den Festtheilnehmern befanden sich auch Herr Eisenbahndirektionspräsident Dieck nebst Gemahlin, viele höhere Beamte mit ihren Angehörigen sowie verschiedene eingeladene Ehrengäste. Das Fest begann um 6 Uhr Abends und wurde durch mehrere Musikvorträge eingeleitet, Herr Eisenbahnsekretär Beckmann I hielt dann die Festrede, welche in ein begeistert aufgenommenes Kaiserhoch ausklang. Die Kaiserhymne wurde stehend gesungen und an den Kaiser ein Huldigungstelegramm abgesandt. Ein sehr wirkungsvoll vorgetragener Prolog leitete über zu der Aufführung eines von Herrn Eisenbahnsekretär Beckmann II nach dem bekannten Märchen frei bearbeiteten und von Herrn Betriebssekretär Steinecke in Scene gesetzten Festspiels „Hänsel und Gretel". Erwachsene und Kinder folgten mit Aufmerksamkeit und Spannung der sehr gelungenen und stimmungsvollen Aufführung des Märchenspiels und spendeten den lebhaftesten Beifall. Stürmische Heiterkeit entstand, als unerwartet als Vorbote der Bescheerung Knecht Rupprecht im Saale erschien und, von den jubelnden Kindern verfolgt, seine Gaben vertheilte. Während dann die Gesangabtheilung des Vereins mehrere Lieder vortrug, wurden drei mächtige und prachtvoll geschmückte Christbäume angezündet, so dass der grosse Saal wie in einem Lichtmeere erglänzte und einen sehr weihevollen Anblick bot. Auf ein Trompetensignal erfolgte nunmehr die von den Kindern längst ersehnte Einbescheerung, deren Verlauf sich infolge der über Erwarten grossen Betheiligung sehr lebhaft gestaltete. Nach ungefährer Schätzung waren über 1 000 Kinder erschienen. Nach der Einbescheerung hielt der Vereinsvorsitzende, Herr Regierungsrath Wache, eine kurze Ansprache, in welcher er hervorhob, dass die Gaben zwar klein seien, aber von Herzen kämen; wenn sie auch zu Herzen gehen, habe das Fest seinen Zweck erreicht. Er dankte dann dem Vorstande der Aktiengesellschaft „Zoologischer Garten" für die bereitwillige Hergabe des Saales, den Festtheilnehmern, insbesondere den Damen, für ihr zahlreiches Erscheinen und allen denen, die sich um die Vorbereitung und Durchführung der Feier verdient gemacht hatten. Die Festversammlung, in welcher von Anfang an eine sehr fröhliche Feststimmung herrschte, trennte sich erst gegen Mitternacht.

— **Die Verkehrsstörungen auf der Grossen Berliner Strassenbahn** während der mit plötzlichem starken Schneefall verbundenen Frosttage vom 11. bis 13. Dezember beschäftigen die betheiligten Kreise noch immer lebhaft. Auf die in unserer Nr. 93 S. 1537 mitgetheilte scharfe Verfügung des Berliner Polizeipräsidenten antwortete zunächst die Direktion der Strassenbahn. Wir entnehmen der Erwiderung folgendes:

„Wir haben dem Herrn Polizeipräsidenten an der Hand ziffermässiger Angaben dargethan, dass die Verwaltung zunächst über ausreichende dauernde Arbeitskräfte verfügt, um die gewöhnliche Reinhaltung des Bahnkörpers in dem Umfange zu sichern, in welchem sie ihr obliegt und nicht der Stadtgemeinde Berlin in den bestehenden Verträgen über Strassenreinigung vorbehalten ist. Andererseits bestehen bestimmte und klare Vorschriften über die Beschaffung ausreichender Arbeitskräfte beim

Eintritt aussergewöhnlicher Ereignisse. Die Betriebsbeamten haben nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, Arbeiter in der Zahl anzunehmen, die zur schleunigen Behebung der Störungen nothwendig sind. Von diesem Recht haben auch die für jede Winterfahrplanperiode ein für alle Mal bestimmten Führer der genau abgegrenzten 121 Schneekolonnen insoweit Gebrauch gemacht, als ihnen dies überhaupt möglich war. Wenn dies nicht in vollem Umfang gelang, so trifft die Betriebsverwaltung hierbei kein Vorwurf, denn die erforderlichen Arbeiter waren eben trotz allen Bemühens nicht zu haben. Unmöglich kann die Verwaltung Schneekolonnen in der vollen Höhe dauernd bereit halten. Gleiche Angaben haben wir hinsichtlich des Salzstreuens gemacht. Auch hierfür besteht eine feste, den Bediensteten genau bekannte Organisation des Dienstes. Salzwagen und Salz waren in genügender Menge auf den einzelnen Bahnhöfen vorhanden, die Salzwagen sind nach dem hierfür schon im voraus bestimmten Fahrplan gegangen, und an Salz hat es nicht an einem einzigen Tage gefehlt. Aber das Salz wirkte nicht, was bei der strengen Kälte, die während der Schneefälle herrschte, auch gar nicht zu verwundern ist, da nach bekannten Naturgesetzen Kältemischungen in demselben Grade in ihrer Lösungswirkung abnehmen, in welchem die Lufttemperatur sinkt und sich dem Gefrierpunkt der Mischung (ungefähr 17° Cel.) selbst nähert. Dann löst die Mischung nicht mehr, sondern gefriert mit ihrer Umgebung zu Eis, das die Schienen, die fortwährend von dem übrigen Fuhrwerk nach jeder Reinigung sofort wieder mit Eis und Schmutz beworfen werden, spiegelglatt und unfahrbar macht. Wir haben schliesslich, sofern unsere Darlegungen noch nicht den Beweis erbracht hätten, dass wir an den Betriebsstörungen und ihren Folgen keine Schuld haben, um eine eingehende Untersuchung unserer gesammten Betriebseinrichtungen durch die kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden gebeten."

Diese Untersuchung ist inzwischen erfolgt; über die Konferenz, welche aus diesem Anlass zwischen der Direktion der Grossen Berliner Strassenbahn und den Vertretern der in Betracht kommenden Behörden stattgefunden hat, erfährt die „Nat. Ztg." folgendes:

„Der Konferenz lagen als Material u. a. die Ergebnisse der von den technischen Sachverständigen der betheiligten Instanzen angestellten umfassenden und gründlichen Untersuchungen über die Verwendbarkeit des Akkumulatorenbetriebes, speziell im Berliner Verkehr mit seinen durch die gewaltige Belastung der Strassen mit Gefährten aller Art bewirkten endlosen Störungen und Fahrthindernissen zu Grunde. So hat zunächst durch den Eisenbahndirektor Bork, den elektrotechnischen Sachverständigen der Eisenbahndirektion Berlin, dem auch die Einrichtung des elektrischen Versuchsbetriebes auf der Wannseebahn untersteht, auf den beiden Strassenbahndepots Gesundbrunnen und Schöneberg (Belzigerstrasse) eine genaue Untersuchung der Akkumulatorenwagen und besonders ihrer Batterien und sonstigen Betriebseinrichtungen daraufhin stattgefunden, ob diese so beschaffen sind, wie es von den Behörden betriebstechnisch gefordert werden muss. Dabei hat sich ergeben, dass die elektrischen Einrichtungen der Akkumulatorenwagen so vollkommen sind, wie es genannte Sachverständige nach den kolossalen Verkehrsstörungen, die jene Wagen in der vorigen Woche verursacht haben, und besonders auch nach den Schlüssen, welche aus diesen Störungen auf die Qualität der elektrischen Einrichtungen der Wagen sowie auch ihrer technischen Behandlung gezogen worden sind, nicht erwartet hatten. Sodann sind auf besondere Anordnung der zuständigen technischen Behörden durch Professor Rösler, den Elektrotechniker der Technischen Hochschule, mit einigen durch Eisenballast entsprechend beschwerten Akkumulatorenwagen Probefahrten unternommen worden, auf denen mittelst empfindlicher Messinstrumente die Kapazität der Akkumulatoren festgestellt worden ist, um den faktischen Beweis dafür zu erhalten, dass die Entladestrecken der nach ‚gemischtem' System betriebenen Strassenbahnen viel zu lang sind, um von den Akkumulatorenwagen selbst unter normalen Verhältnissen überwunden werden zu können. Auch diese Feststellungen haben ein dem Akkumulatorensystem nichts weniger als günstiges Resultat gehabt und gezeigt, dass der durch die fortgesetzten Fahrthemmungen bezw. durch die unausgesetzt erforderliche volle Antriebskraft in den Akkumulatoren bewirkte Stromverlust auf den Entladestrecken ein so enormer ist, dass die in den Batterien von den Oberleitungsstrecken her aufgespeicherte Energie in den meisten Fällen nicht ausreicht, um unter anormalen Witterungszuständen die Wagen bis zu den Oberleitungsendstrecken betriebsfähig zu erhalten, zumal wenn obenein noch Steigungen zu überwinden sind.

Auch die städtische Verkehrsdeputation hat sich seitdem mit der Angelegenheit beschäftigt und sich dem Beschluss des Eisenbahnministeriums wie des Polizeipräsidiums angeschlossen, wonach der Gesellschaft gestattet wird, die bisher automobil befahrenen Strecken der Strassenbahn in der Potsdamerstrasse von der Bülow- bis zur Linkstrasse, zwischen dem Hackeschen Markt und dem Kastanienwäldchen, zwischen Reichstagsufer und Schiffbauerdamm und am Halleschen Thor als Provisorium bis zum 1. April n. J. unter Wahrung aller vertraglichen Rechte der Stadt mit Oberleitung zu versehen."

Hiernach ist zu hoffen, dass die Reichshauptstadt vor der Wiederholung der beklagten Stockungen bewahrt bleiben wird.

— **Der Bericht über das 3. Geschäftsjahr der Aktiengesellschaft Siemens & Halske** offenbart eine fortschreitende Entwickelung des die Hinterlassenschaft Werner von Siemens, des grossen Meisters auf dem Gebiete der Elektrotechnik, darstellenden Unternehmens. Die Firma ist thätig auf allen denkbaren Gebieten der Elektrotechnik. Licht- und Kraftanlagen und alle dazu gehörigen Einrichtungen, insbesondere auch die Kabel, elektrochemische Anlagen und der Bahnbau sind die Gebiete, auf denen sie sich in der Starkstromtechnik bethätigt. In der Schwachstromtechnik sind es die allgemeinen Apparate, Ferndrucker, Signalapparate für Schiffe und Eisenbahnen, insbesondere die Blockapparate, ferner Telegraphen und Telephon, sowie Messinstrumente, denen die Hauptthätigkeit gewidmet wird usw.

Ueber die Thätigkeit der Abtheilung für elektrische Bahnen bringen wir nachstehend die Mittheilungen des Berichtes, die von uns in einigen Punkten ergänzt sind.

Fortgesetzt oder vollendet wurde der Neubau oder die Umwandelung von Strassenbahnen für folgende Gesellschaften bezw. Städte: Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahn, Grosse Kasseler Strassenbahn, Società Anonima Elettricità Alta Italia in Turin, Niederschlesische Elektrizitäts- und Kleinbahnaktiengesellschaft, Berlin-Charlottenburger Strassenbahn A.-G., Berliner Elektrische Strassenbahnen A.-G., Hagener Strassenbahn A.-G., Trambahn Frankfurt a. M., Tramways Mülhausen i. E., Budapester Strasseneisenbahn A.-G., Grazer Strassenbahn A.-G., ferner Basel, Weimar, Haarlem und Olmütz.

Begonnen und noch im Laufe des Geschäftsjahres in Betrieb gesetzt wurden eine 9,1 km lange Probelinie in Moskau und die Strassenbahnen in Perugia und Peking.

Begonnen wurde oder in Vorbereitung befindet sich der Bau oder Umbau der Strassenbahnen in Gladbach-Rheydt, der städtischen Strassenbahnen in Wien, Laibach, Bielefeld, Hof i. B., Rio de Janeiro, Kopenhagen, sowie eine Reihe anderer Strassenbahnen, für welche die endgültigen Bestellungen in der nächsten Zeit zu erwarten sind.

Der grösste Theil der ausgeführten oder in Auftrag gegebenen Bahnen ist für oberirdische Stromzuführung unter Anwendung des Kontaktbügels eingerichtet, der vor der Rolle den Vortheil hat, dass Entgleisungen des Stromabnehmers, die mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit immer häufiger werden, ausgeschlossen sind. Luftweichen und Unterbrechungen der Fahrdrähte an den Kreuzungsstellen kommen bei diesem System nicht vor.

Das früher vielfach rege Interesse für Betrieb mit Akkumulatoren scheint nachzulassen, und wendet man sich dort, wo Oberleitungsbetrieb unthunlich ist, neuerdings mehr dem System der unterirdischen Stromzuführung zu, für welches die Firma während des Geschäftsjahres Aufträge für Düsseldorf und in grösserem Umfange für Wien erhielt. Das durch sie eingeführte und ausgebildete System der unterirdischen Stromzuführung ist bisher vielfach in fast unbegreiflicher Weise bekämpft und angefeindet worden; doch unterliegt es keinem Zweifel, dass die Macht der Gründe und schliesslich der Erfolg diesem System allgemeinere Einführung verschaffen werden, wie dies schon in den grössten Städten Nordamerikas der Fall ist. In dieser Zeitung ist wiederholt berichtet worden, wie trefflich das System sich bewährt hat, beispielsweise in Berlin auf der Linie Behrenstrasse-Treptow. Durch diese unstreitigen Erfolge sind die Amerikaner veranlasst worden, das von ihnen vergeblich probirte System nach Siemens'schem Muster wieder aufzugreifen.

Der Bau der Berliner Hochbahn von der Warschauer Brücke bis zum Nollendorfplatz schreitet stetig voran, und steht zu hoffen, dass nunmehr auch die Fortsetzung und zwar als Unterpflasterbahn vom Nollendorfplatz bis zum Wilhelmplatz in Charlottenburg in Angriff genommen werden kann. Die lange Zeit heftig umstrittene Frage der Hinabführung der Hochbahn von der Viadukt- in die Unterpflasterbahn, in der namentlich durch die Gemeinde Schöneberg der Bahngesellschaft unsägliche Schwierigkeiten bereitet worden sind, ist jetzt zur Ruhe gekommen. Die den Uebergang vermittelnde Rampenanlage wird nun doch, wie seitens der Gesellschaft geplant, auf dem Nollendorfplatz ihre Stelle erhalten.

Nachdem innerhalb der Städte der elektrische Bahnbetrieb fast ausschliesslich herrschend geworden ist, findet er neuerdings auch mehr und mehr Anwendung bei Bahnen für Vorort- und Fernverkehr. Die Einrichtungen für die im Geschäftsjahre vollendete Kleinbahn Düsseldorf-Krefeld, welche bei 40 km (versuchsweise und erfolgreich auch bei 60 km) Geschwindigkeit in der Stunde mit Oberleitung nach dem Bügelsystem betrieben wird, haben sich als zweckmässig bewährt; es befinden sich

daraufhin bereits mehrere ähnliche Unternehmungen in Vorbereitung.

Ferner werden auf Anregung und gemeinschaftlich mit der königlich preussischen Staatseisenbahnverwaltung bereits seit längerer Zeit Versuche mit einem durch Gleichstrom betriebenen Zuge auf der Wannseebahn bei Berlin vorbereitet. Der Betrieb wird in Kürze aufgenommen werden, um vor allen Dingen die für ähnliche Betriebe erforderliche Klarheit über die technischen Einzelheiten zu schaffen.

Einen ähnlichen Versuch, wenn auch auf veränderter technischer Grundlage führt die Firma in Gemeinschaft mit der k. k. österreichischen Eisenbahnverwaltung auf einer Strecke der neuen Wiener Stadtbahn aus.

Auch der Frage der Anwendung des Drehstromes für Bahnbetrieb hat die Firma seit längerer Zeit ihre Aufmerksamkeit geschenkt und die von ihr bereits im Jahre 1892 ausgeführten praktischen Versuche seit Jahresfrist von neuem auf einer besonderen Versuchsbahn aufgenommen. Die hierbei gewonnenen Erfahrungen lassen die Anwendung der gedachten Stromart bei direkter Abnahme hochgespannter Ströme über 10 000 Volt von den Arbeitsleitungen unter Erreichung erheblicher Geschwindigkeiten als durchführbar erscheinen.

Bei dieser Gelegenheit ist auch der Betheiligung der Firma an der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen zu gedenken, die sie im letzten Jahre in Gemeinschaft mit anderen grossen Industriefirmen und Banken ins Leben gerufen hat, und an deren Arbeiten namhafte Vertreter aus dem Kreise der Staatsverwaltung wie der Technik theilnehmen.

Die Nachfrage nach Automobilen mit elektrischem Betrieb hat im Geschäftsjahre stetig zugenommen. Die Firma hat sich mit diesem Geschäftszweige beschäftigt und befinden sich einige Probeausführungen elektrischer Fahrzeuge im Betrieb.

— **Personalnachrichten.** Der in den Eisenbahnabtheilungen des preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten als Hilfsarbeiter beschäftigte Eisenbahnverkehrs - Inspektor Michalke ist zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe vierter Klasse ernannt worden.

Der Kommerzienrath August Ritter von Clemm in Ludwigshafen a/R. ist zum Vorstande des Verwaltungsrathes der bayerisch-pfälzischen Eisenbahnen und der Justizrath Advokat-Anwalt Eduard Rosenberger in Zweibrücken zum Mitgliede dieses Verwaltungsrathes ernannt worden.

## Oesterreich-Ungarn.

— Mit dem kaiserlichen Handschreiben vom 21. Dezember d. J. wurde anlässlich der Neubildung des Ministeriums der bisherige **Eisenbahnminister Dr. von Wittek neuerlich zum Eisenbahnminister ernannt** und vorläufig mit dem Vorsitze im Ministerrath betraut. In der österreichischen Eisenbahnwelt hat es die lebhafteste Befriedigung hervorgerufen, dass die Leitung des Eisenbahnressorts auch fernerhin einem so hervorragenden Eisenbahnfachmann und gründlichen Kenner der österreichischen Eisenbahnverhältnisse, wie es Dr. von Wittek ist, anvertraut bleibt. Zu dieser Befriedigung gesellt sich wohl auch der Stolz darüber, dass im gegenwärtigen Ministerium gerade der Eisenbahnminister zur Führung des Vorsitzes im Ministerrath berufen wurde. Die Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen haben noch ganz besonderen Anlass, das Verbleiben Dr. von Wittek's im Amte freudigst zu begrüssen; denn es hat sich Dr. von Wittek während seiner ganzen Amtsthätigkeit als ein überaus wohlwollender Förderer ihrer Interessen erwiesen, welcher mit Erfolg bemüht ist, ihre materielle Lage, soweit es nur irgend angeht, zu verbessern.

— **Der Eisenbahnminister — Präsident des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten.** Vor einigen Tagen fand eine ausserordentliche Generalversammlung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten statt, in welcher der Eisenbahnminister Dr. von Wittek einstimmig zum Präsidenten dieses Klubs gewählt wurde. Dr. von Wittek wurde stürmisch begrüsst, als er sofort nach Bekanntgabe des Wahlergebnisses den Vorsitz übernahm und seinen Dank für diese Wahl aussprach. Er betonte, dass er als langjähriges Mitglied des Klubs die Würde des Präsidenten mit ganz besonderer Freude annehme, da er die Ziele des Klubs, Pflege der Fachwissenschaften, würdige heitere Geselligkeit, und vor allem Hebung des Standesbewusstseins jederzeit hochhalte; die Bedeutung des letzteren für den zu wichtigen und verantwortungsvollen Aufgaben berufenen Stand der Eisenbahnbeamten wisse er als Eisenbahnminister ganz besonders zu würdigen. Der Klub könne jederzeit auf seine werkthätige Mithilfe bei Verfolgung seiner Zwecke rechnen. Abermaliger stürmischer Beifall folgte diesen Worten.

— Das am 16. Juni 1898 zu Paris unterzeichnete **Zusatzübereinkommen zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** ist, nachdem dasselbe, wie bereits erwähnt, vom Abgeordnetenhause des österreichischen Reichsrathes am 16. Dezember angenommen worden war, auch im Herrenhause in der Sitzung vom 19. Dezember zur Annahme gelangt. Da dasselbe bereits in einem früheren Zeitpunkte in Ungarn vom Abgeordneten- und Magnatenhause zum Beschlusse erhoben worden war, so waltet seitens Oesterreich-Ungarns gegen die Unterzeichnung dieses Zusatzübereinkommens kein Hinderniss mehr ob. In der Mehrzahl der anderen Vertragsstaaten sind die Vorbedingungen für die in Vollzugsetzung des in Frage stehenden Zusatzübereinkommens gleichfalls schon erfüllt, so dass das baldige Inkrafttreten des letzteren gewärtigt werden kann.

— **Die Lokalbahnbewegung.** Wenn auch die parlamentarischen Verhältnisse derzeit die Einbringung einer Lokalbahnvorlage ausschliessen, so liegt es doch nahe, dass seitens des Eisenbahnministeriums die erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden, um im gegebenen Augenblicke ein Gesetz wegen weiterer gesetzlicher Sicherstellung von Lokalbahnen der legislativen Behandlung zuführen zu können. Das letzte diesbezügliche Gesetz betraf die im Jahre 1898 sicherzustellenden Lokalbahnen und wurde 1898 erledigt. Von den in demselben gesetzlich sichergestellten Projekten — es waren, abgesehen von den Staatsbahnlinien Przeworsk - Rozwadów, Freudenthal - Gross - Mohrau, Linz-Urfahr und Gravosa - Bocche di Cattaro, 19 Projekte — sind seither alle, bis auf die Projekte Rossbach - Adorf, Jicin - Turnau und die Vintschgaubahn, der finanziellen Sicherstellung zugeführt worden. Es fehlt übrigens, wie das „Oesterr.-ungarische Eisenbahnblatt“ meldet, nicht an Stimmen, welche im Hinblicke auf die gemachten Erfahrungen einen zweijährigen Zwischenraum für die Einbringung von Lokalbahngesetzen als angemessen halten und der Ansicht sind, dass die Durchführung der Lokalbahnprogramme alljährlich wiederkehrenden Lokalbahngesetzen nicht zu folgen vermöge.

— **Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den Eisenbahnen.** In der letzten Sitzung des Arbeitsrathes gab der Vertreter des Handelsministeriums die Erklärung ab, dass zwei Gesetzentwürfe in Vorbereitung seien, welche dem Arbeitsrathe vor ihrer Einbringung im Parlamente unterbreitet werden werden sollen. Der eine bezieht sich auf die Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den gewerbsmässigen Eisenbahn- und ähnlichen Bauunternehmungen, der andere auf die Regelung der Arbeitsverhältnisse bei den Regiebauten der Eisenbahnen, dann in den Eisenbahnwerkstätten und in den sonstigen Hilfsanstalten der Eisenbahnen. Der erste Gesetzentwurf bewegt sich im Rahmen der Gewerbeordnung. Der andere Gesetzentwurf, der ein Gebiet betrifft, welches bis jetzt eine gesetzliche Regelung nicht gefunden hat, wurde vom Eisenbahnminister angeregt, und zwar zu dem Zwecke, um auch eine ähnliche Regelung, wie dieselbe auf dem Gebiete der gewerblichen Arbeit bereits vollzogen wurde, zu schaffen. Das Handelsministerium hat den erstenwähnten Gesetzentwurf bereits fertiggestellt. Bezüglich des zweiten Gesetzes ist jüngster Tage im Eisenbahnministerium der Entwurf des Berichterstatters einer eingehenden Berathung unterzogen worden. Nunmehr wird mit den zuständigen Centralstellen das weitere Einvernehmen gepflogen und der auf Grund dieses Einvernehmens festgestellte Gesetzentwurf, bevor derselbe der legislativen Behandlung zugeführt wird, dem Aufsichtsrathe mitgetheilt werden.

— **Ueber Eisenbahnunfälle während des Weihnachtsverkehrs** wird der „B. B.-Ztg.“ aus Budapest vom 24. d. Mts. gemeldet: Bei der Station Bia Torbágy fuhr gestern Abend der von hier nach Bruck abgegangene Personenzug in den eine Stunde früher von hier abgegangenen Grazer Personenzug. Ein Beamter des letzteren Zuges wurde getödtet, vier Soldaten wurden schwer und mehrere andere Personen leicht verletzt. Drei Wagen wurden zertrümmert. — Auch in Kärnthen hat sich am 24. d. Mts. ein zum Glück weniger schwerer Unfall ereignet. In den ersten Morgenstunden fuhr der Triester Nachteilzug bei Karlsdorf in der Nähe von Graz in einen Lastzug. Zwei Eisenbahnbeamte sind schwer verletzt, viele Reisende erlitten leichtere Verletzungen. Die Verwundeten wurden nach Graz gebracht.

— Von der 10 916 km umfassenden Gesammtbetriebslänge der österreichischen Staatsbahnen waren mit Anfang November dieses Jahres 546 km = 5 % mit **Blocksignaleinrichtungen** und 3 821 km = 35 % mit **Zugmeldeposten ausgestattet**, wogegen auf den übrigen 6 648 km = 60 % in Stationsabstand gefahren wird.

— **Baugenossenschaft der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen.** Trotz der namhaften Geldbeträge, welche

die österreichische Staatseisenbahnverwaltung alljährlich zur Herstellung billiger Wohnungen für ihre Bediensteten verwendet, herrscht noch in manchen Stationen der Staatsbahnen ein empfindlicher Wohnungsmangel, und ist deshalb aus den Kreisen der Bediensteten der Staatsbahnen die Anregung hervorgegangen, den Versuch zu unternehmen im Wege der Selbsthilfe dem Wohnungsmangel zu begegnen. Im Hinblicke auf die grossen Erfolge, welche im Bereiche der preussischen Staatsbahnen mit den nach dem Vorbilde des Hannover'schen Spar- und Bauvereins errichteten Baugenossenschaften erzielt worden sind, ist die Errichtung einer solchen Baugenossenschaft von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen, welche demnächst ihre Thätigkeit beginnen dürfte. Die Genossenschaftsantheile lauten auf je 100 Kr., welche auch in Raten erlegt werden können. Kein Mitglied darf mehr als fünf Antheile erwerben. In der Generalversammlung hat jedes Mitglied ohne Rücksicht auf die Zahl seiner Antheile nur eine Stimme. Die zu bildende Genossenschaft soll in erster Reihe für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen Wohnhäuser bauen, in zweiter Linie diesen Bediensteten Darlehen gewähren. Zunächst sollen von der Genossenschaft Wohnhäuser in Hütteldorf (Wien) gebaut werden, woselbst ein nach hunderten zählendes Personal der Staatsbahnen sesshaft ist. Die Gemeinde Wien hat den nöthigen Baugrund unter äusserst günstigen Bedingungen zur Verfügung gestellt.

Die Miethshäuser werden dreistöckig mit drei, höchstens vier Wohnungen in jedem Stockwerk gebaut.

Die fertiggestellten Wohnungen werden unter den sich um dieselben bewerbenden Mitgliedern ausgeloost. Das Miethsverhältniss darf ohne besonderen Grund nicht gekündigt werden. Die festgesetzten Miethszinsen werden nicht erhöht, vorausgesetzt, dass keine Steuererhöhung eintritt.

Nach den aufgestellten Berechnungen dürfte eine Wohnung, bestehend aus einem Zimmer und Küche, mit einer benutzbaren Fläche von mindestens 29 qm, höchstens 10 fl. 50 kr. und 10 fl., eine Wohnung mit einem Zimmer, einem Kabinet und Küche — benutzbare Fläche 39 qm — 14 fl. und 13 fl. 33 kr., und eine Wohnung aus zwei Zimmern und Küche mit 49 qm benutzbarer Fläche 17 fl. und 16 fl. 50 kr. im Monate kosten.

Die Miethszinse für jede einzelne Wohnung werden auf Grund der wirklichen Baukosten und unter Beobachtung des Grundsatzes festgestellt werden, dass das angelegte Kapital eine Verzinsung von 4,25 bis 4,50 % abzuwerfen hat.

— **Fortfall der Materialersparnissprämien beim Heizhauspersonal der österreichischen Staatsbahnen und Gehaltsaufbesserungen der Adjunkten und Unterbeamten.** Anlässlich der mit 1. November d. J. durchgeführten Neuregelung der Bezüge der Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen wurde die Auflassung des Antheils der Heizhausbeamten an der Materialersparnissprämie mit 1. Januar 1900 angeordnet. Zur Milderung dieser Maassregel hat das Eisenbahnministerium nunmehr verfügt, dass denjenigen Heizhausorganen (Beamten und Unterbeamten), welche bisher an der Materialersparnissprämie betheiligt waren, zur Erleichterung des Ueberganges in die neuen Verhältnisse angemessene Remunerationen, und zwar zunächst für das erste Quartal des Jahres 1900 im Höchstbetrage von 80 fl. für einen Beamten und von 40 fl. für einen Unterbeamten angewiesen werden. Die Auszahlung dieser Remunerationen wird am 15. Januar 1900 erfolgen. Weiter hat das Eisenbahnministerium mit Rücksicht auf vorgebrachte Beschwerden angeordnet, dass mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 die Adjunkten der österreichischen Staatsbahnen, welche bis zum 31. Oktober 1899 in der Gehaltsstufe von 1 000 fl. standen und bei der Gehaltsregelung ein Gehalt von 1 100 fl. erhalten haben, in die Gehaltsstufe von 1 200 fl., ferner mit demselben Zeitpunkte die Unterbeamten, welche bis zum 31. Oktober d. J. in der Gehaltsstufe von 750 fl. standen, in die Gehaltsstufe von 900 fl. vorzurücken haben.

— **Der galizische Landeseisenbahnrath** befasste sich in seiner letzten Sitzung u. a. mit dem Programm des weiteren Ausbaues des galizischen Lokalbahnnetzes. Es wurde die Herstellung folgender neuen Linien beschlossen: Grzymalow-Kalaborowka an der russischen Grenze mit der Abzweigung von Touste zur Staatsbahnstation Czbarowka mit einem Kostenaufwande von 2 407 150 fl., ferner Tarnopol-Zbaraz mit einem Kostenaufwande von 1 122 000 fl. und schliesslich Przeworsk-Bachery. Es wurde ferner die Einberufung einer galizischen Tarifenquete zur Regelung der Holz-, Petroleum- und Zuckertarife empfohlen.

— **Abwendung der aus oberirdischen Stromzuführungen der Strassenbahnen für das Publikum bestehenden Gefahren.** In der letzten Zeit haben sich in Wien mehrfach körperliche Unfälle durch die Wirkung des elektrischen Stromes anlässlich des Reissens der Drähte der oberirdischen Leitung elektrischer Strassenbahnen ergeben. Die niederösterreichische Statthalterei hat mit Rücksicht hierauf den Elektrotechnischen Verein in Wien um ein Gutachten über die Gefahren der elektrischen Strassenbahnen mit Oberleitung und über die geeigneten Schutzvorkehrungen zur Abwehr dieser Gefahren ersucht. Der genannte Verein hat zur Berathung dieser Frage ein besonderes Komitee, bestehend aus vier hervorragenden Fachmännern, bestellt.

— **Schienenbestellung bei den Reschitzaer Werken.** Die „Bud. Korr." erfährt, dass der ungarische Handelsminister den Reschitzaer Werken der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft von dem nächstjährigen Schienenbedarf der ungarischen Staatsbahnen für Strecken in der Länge von 76 km die Lieferung von etwa einem Drittheil für das Jahr 1900 zugesagt hat. Auch hat der Minister in Aussicht gestellt, dass, falls die Staatsfinanzen weitere Bestellungen im nächsten Jahre ermöglichen werden, die Reschitzaer Werke auch aus diesem Anlasse nach Thunlichkeit bedacht werden sollen.

---

## Vereinsausland.

— Der Verwaltungsrath der **schweizerischen Centralbahn** genehmigte die Voranschläge der Bau- und Betriebsausgaben für 1900. Von den für dieses Jahr in Aussicht stehenden Bauausgaben für das Centralbahnnetz fallen auf **die Bauten in Basel** folgende Beträge: 5 300 000 Frcs. auf den Personenbahnhof, 2 827 000 Frcs. auf den Güterbahnhof im Wolf, 2 613 000 Frcs. auf die Verlegung der Elsässerlinie. Hiernach wird der im Interesse des Reiseverkehrs immer dringender gewordene Umbau dieses belastetsten Bahnhofes der ganzen Schweiz nun endlich zur Thatsache. Hoffentlich gestaltet sich im nächsten Sommer der Uebergangszustand für den Reiseverkehr nicht gar zu hinderlich! Ferner sind für sonstige Bahnhofserweiterungsbauten 2 460 000 Frcs. bewilligt. Weitere 920 000 Frcs. sind für Vermehrung des Rollmaterials um 4 Lokomotiven, 17 Personenwagen und 80 Güterwagen vorgesehen. Infolge einer Interpellation, betreffend den Verlauf der gütlichen Verhandlungen mit dem Bund, betreffend den Rückkauf, theilte der Präsident des Direktoriums mit, dass 680—700 Frcs. für die Aktie in 3,5 Obligationen des Bundes, Werth 1. Januar 1901, angeboten seien, welches Angebot als ungenügend abgelehnt wurde.

— **Beschaffung der Geldmittel für Erweiterungs- usw. Bauten auf dem Mittelmeer- und adriatischen Netze der italienischen Bahnen.** Die Betriebsgesellschaften des Mittelmeernetzes und des adriatischen Netzes haben dem italienischen Parlamente eine Vorlage unterbreitet, in welcher ausgeführt wird, dass zu Erweiterungsbauten der Bahnhöfe, Neuanlagen und Verdoppelung von Gleisen usw., welche bis zum Ablaufe der Vertragszeit (30. Juni 1905) ausgeführt werden müssen, unbedingt für die Mittelmeerbahn 55 000 000 L. und für die Adriatica 47 000 000 L. nothwendig sind. Die Reservefonds, welche aus Zuschüssen aus den Betriebseinnahmen gebildet sind, haben für diese Ausgaben aufzukommen. Da ihre Höhe aber weit hinter dem Bedarf zurückbleibt, so bitten die Gesellschaften um Genehmigung, dass die fehlende Summe durch Ausgabe von Obligationen aufgebracht werde.

— Die **Nord-Mailändischen Bahnen**, welche die Linien Mailand-Varese-Laveno (Lago Maggiore), Mailand-Como, Mailand-Erba und Novara-Seregno im Betrieb und zum Theil auch im Besitze haben, werden auf denselben nunmehr auch den **elektrischen Betrieb** einführen. Sie haben dazu von der Gesellschaft für die elektrische Beleuchtung von Chiavenna die Wasserkraft des von den Gletschern des Splügen kommenden Flusses Liro käuflich erworben, aus welchem sie 3 000 PS entnehmen wollen, die sie dann nach Como leiten werden, wo die Centrale für den elektrischen Betrieb ihrer Linien errichtet werden soll. Zur Gewinnung besagter Kraft benutzt man das 200 m betragende Gefälle des mittelst eines 2 km langen Kanals abgeleiteten Wassers.

— Die italienische Mittelmeerbahn hat jetzt das endgültige Programm für die **Zufahrtlinien von Mailand, Genua und Turin zur Simplonbahn** veröffentlicht. Ihr Bestreben war vor allem darauf gerichtet, die neu zu bauenden Linien mit günstigen Steigungs- und Krümmungsverhältnissen zu erstellen, um sie für den grossen Verkehr geeignet zu gestalten. Das Programm ist in seinen Hauptzügen folgendes:

1. **Erbauung** der Linie Iselle-Domodossola, welche das italienische Bahnnetz an den Simplon direkt anschliesst; projektirte Länge 19 km; Höhenunterschied zwischen Domodossola (271 m ü. M.) und dem Eingange des Simplontunnels (633 m ü. M.)

362 m mit einer grössten Steigung von 25 ‰. Der Bahnkörper soll für zwei Gleise angelegt, vorerst aber nur ein Gleis ausgebaut werden.

2. Da die bestehende Bahnstrecke Domodossola-Novara wegen ihrer starken Steigungen und engen Kurven ohne einen nur mit ungeheurem Kostenaufwande zu bewirkenden völligen Umbau nicht imstande ist, einen bedeutenderen Verkehr aufzunehmen, so soll sie zum Simplonverkehr nicht herangezogen werden, sondern nur den Lokalverkehr vermitteln; es wird daher eine Linie Domodossola-Arona, dem Thale des Toce folgend, und dem westlichen Ufer des Lago Maggiore entlang führend, von Feriolo nach Arona neu erbaut. Diese Linie würde Steigungen von 60 ‰ nicht überschreiten und Krümmungen von nicht weniger als 600 m Halbmesser haben; sie wird als Bahnlinie ersten Ranges erstellt werden, also doppelgleisig sein und dementsprechende Anlagen erhalten.

3. Arona wird der Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Mailand, Genua und Turin einerseits und dem Simplon andererseits, und es würden sich von dort aus folgende Linien abzweigen: a) nach Mailand eine neue kürzere und ebenere Linie bis Gallarate, wo sie in die alte Linie Gallarate-Mailand einmündet; b) nach Genua würde die gegenwärtig bestehende Linie Arona-Oleggio-Novara, welche geeignet gebaut ist, durch Verstärkungsarbeiten, Verflachung von Krümmungen und Minderung von Steigungen verbessert werden; c) um Turin dem Simplon näherzurücken, würde von Arona eine neue Strecke über Borgamanero (Station der jetzigen Linie Novara-Domodossola) nach Santhià (Station der Linie Mailand-Novara-Turin) gebaut werden.

4. Um ferner Turin eine nähere Verbindung mit dem Gotthard zu geben und das Programm auch in dieser Richtung zu vervollständigen, wird vorgeschlagen, die Neubaulinie Arona-Santhià durch eine kurze Querbahn Comignago-Sesto Calende mit der nach dem Gotthard führenden Linie Novara-Luino zu verbinden. Ein zweiter Anschluss an die Gotthardbahn würde dadurch erreicht werden, dass man den Plan verwirklicht, von der Station Feriolo der Linie Domodossola aus die Bahn nordwärts längs dem Lago Maggiore weiterzubauen und so Locarno, Endstation der Gotthardbahn, zu erreichen.

Was nun die Aufbringung der Mittel anlangt, so hat die Mittelmeerbahn für den Fall, dass der Staat es vorziehen sollte, einzelne oder alle diese Linien selbst zu bauen, sich bereit erklärt, sie gegen eine auf 70 Jahre zu gewährende jährliche Subvention von 5000 L. für das Kilometer selbst auszuführen.

— Ueber Eisenbahnunfälle in England wird der „B. B.-Ztg." folgendes aus Krymer berichtet: In der Nähe der H a y w a r d s - h a i d e stiess am Sonntag, den 24. d. Mts., ein nach Newhaven bestimmter Zug mit einem von Brighton kommenden Expresszug zusammen. Verschiedene Reisende wurden verletzt und zwei Bahnbedienstete und ein Fahrgast getödtet. Der Bahnverkehr ist unterbrochen. Auch bei S l o u g h fand ein Eisenbahnzusammenstoss statt, bei dem jedoch niemand umgekommen ist. Der schwerste Unfall aber wird aus Schottland gemeldet. Dort entgleiste am Sonnabend Abend bei M o t h e r w e l l ein Zug der Glassford Caledonianbahn und stürzte vom Bahndamm. Mehrere Personen sind todt und viele verletzt.

— **Eröffnung der Smolensk-Dankow und der Moskau-Pawelez Bahn.** Nach Mittheilungen aus St. Petersburg hat soeben die Regierungskommission, die die neuen Bahnlinien zwischen Smolensk (Station der Moskau-Brest und der Orel-Witebsk Bahn) und Dankow (Station der Ranenburg-Dankow Bahn) und Pawelez (Station der Ranenburg-Pawelez Bahn) besichtigte, ihre Arbeiten beendigt. Es wurde beschlossen, die beiden neuen Linien dem Verkehr zu übergeben. Die Dankow-Smolensk Eisenbahn wird am 10./22. d. Mts., die Pawelez-Moskauer in der zweiten Hälfte desselben Monats a. St. eröffnet.

Beide Bahnen sind wirthschaftlich von der allergrössten Bedeutung. Die Bahn von Dankow nach Smolensk durchschneidet ein landwirthschaftlich und zum Theil auch industriell recht hoch entwickeltes Gebiet, das durch die neue Bahnverbindung zweifellos sich noch wesentlich heben wird. Wenn das allein schon ein Grund sein könnte, um die Bahn zu bauen, so ist doch nicht zu übersehen, dass der Schwerpunkt der wirthschaftlichen Bedeutung d i e s e r Bahn ganz wo anders liegt.

Die Gesellschaft der Rjäsan-Uralsk Bahnen, die bis zur Eröffnung der vorliegenden beiden neuen Linien ein Schienennetz von 2726 Werst (= 2909 km) verwaltete, das sich ausschliesslich östlich von der Station Dankow entwickelt und zum Theil sogar auf dem linken Ufer der Wolga belegen ist, war mit allen ihren Transporten, die für die Ostseehäfen bestimmt sind, ganz von der Leistungsfähigkeit der Bahnen Grjäsi-Smolensk-Dwinsk usw. abhängig. Da nun aber genügend bekannt ist, dass diese Leistungsfähigkeit eine ungemein geringe ist und kaum ausreicht, um dem eigenen Bedarf zu genügen, so entschloss sich die Rjäsan-Uralsk Eisenbahngesellschaft, die Bahn Dankow-Smolensk zu bauen, die sie in den Stand setzt, ihre Güter wenigstens bis Smolensk auf dem eigenen Bahnnetze zu leiten und sich damit von den schon an und für sich überlasteten Bahnen frei zu machen. Ein Blick auf die Karte lässt leicht die Ueberzeugung gewinnen, welch ein grosser Gewinn für die Entwickelung des Verkehrs diese Bahn werden wird.

Die volle Ausnutzung der Sachlage wird der Gesellschaft voraussichtlich aber erst möglich sein, falls es ihr gelingt, auch die Konzession für eine Fortsetzung von Smolensk nach Koschedari zu erlangen. Wir haben schon früher einmal Gelegenheit gehabt, auf diesen Plan der Rjäsan-Uralsk Eisenbahngesellschaft und dabei darauf hinzuweisen, dass dann Königsberg über Eydtkuhnen der nächst gelegene Hafenplatz wäre, demnächst käme Libau in Frage.

Was nun ferner die zweite Bahn anlangt von Pawelez nach Moskau, so hat auch diese Bahn, neben einer nicht unerheblichen Bedeutung für die Entwickelung des örtlichen Verkehrs, eine sehr hervorragende Bedeutung als direkte Verbindungsbahn von der Wolga nach Moskau.

Nämlich die Rjäsan-Uralsk Bahn nimmt an drei Punkten: Wolsk, Ssaratow und Kamyschin den Wolgaverkehr auf und leitet denselben von Wolsk und Ssaratow über Atkarsk nach Tambow und von Kamyschin gleichfalls nach Tambow. Hier wird er vereinigt und auf der zweigleisigen Tambow-Bogojawlensk Bahn weitergeleitet. Bei Bogojawlensk wird sich nun in Zukunft der Verkehr, dessen nächster Zielpunkt Moskau ist, theilen, dann wird er zum Theil über die sehr belastete Strecke Rjäsan nach Moskau und zum Theil über die neue Strecke Ranenburg-Pawelez-Moskau geleitet werden. Während die Güter auf der letzteren Strecke bis Moskau auf der eigenen Bahn rollen können, müssen sie auf der ersteren von Rjäsan auf die Moskau-Kasan Bahn übergeben. Aus diesem Umstande ergibt sich leicht die grosse Bedeutung der Bahn im allgemeinen Verkehrsinteresse nicht nur, sondern auch im besonderen für die selbständige Entwickelung des Verkehrs auf den Strecken der Rjäsan-Uralsk Eisenbahngesellschaft.

Sollte die Verbindung Astrachans durch eine Eisenbahn auf dem linken Wolgaufer erfolgen, so würde die demnächst zu eröffnende Bahn über Pawelez noch ungleich an Bedeutung gewinnen und den Einfluss der schon jetzt sehr mächtigen Eisenbahngesellschaft noch ganz besonders heben.

— **Eine Eisenbahnverbindung mit Astrachan** beschäftigt z. Zt. wiederum einmal weite Kreise des industriellen und handeltreibenden Russlands auf das lebhafteste. Wir haben schon früher bei ähnlicher Gelegenheit, als die Bewohner der Stadt und des Gouvernements Astrachan laut ihre vermeintlichen Rechte auf eine Verbindung mit dem russischen Eisenbahnnetze vertraten, kurze Mittheilungen über die Frage gemacht. Heute scheint die immer wieder zurückgestellte Eisenbahnverbindung allerdings auf einer Stufe angelangt zu sein, welche die Vermuthung begründet erscheinen lässt, dass nunmehr die Verhandlungen nicht wieder abgebrochen werden sollen, bevor endlich entschieden worden ist, wie Astrachan an das russische Eisenbahnnetz Anschluss erhalten soll.

Astrachan liegt bekanntlich auf dem linken Ufer des Wolgastromes und zwar soweit zur Mündung desselben, dass es sich bereits im Wolgadelta befindet, eingeschlossen von einer verhältnissmässig grossen Anzahl Seitenabflüssen der Wolga, die zum Meere hinströmen.

Der Stadt gegenüber auf der rechten Seite des breiten Stromes liegt dagegen nur ein kleines Dorf „Vorpost", das weder für die Industrie, noch auch für den Handel irgend eine hervorragende Rolle spielt. Der Kampf, der sich zwischen dem grossen Astrachan und dem unbedeutenden Vorpost insoweit abspielt, als in dem Lager der Vertreter der Interessen von Astrachan zwei Parteien sich gebildet haben, von denen die eine die geplante Bahn auf dem rechten, die andere dagegen auf dem linken Ufer geführt sehen will, hat es bisher zum Theil mitverschuldet, dass die Bahn überhaupt noch nicht gebaut worden ist.

Gegenwärtig hat jedoch die Staatsregierung die Frage der Kommission zum Baue neuer Eisenbahnen beim Finanzministerium zur Berathung und Entscheidung überwiesen. Dieser Kommission sind zwei Projekte, ein schon vor 25 Jahren von der Gesellschaft der Südostbahnen ausgearbeitetes, und ein neues vorgelegt worden; nach dem ersten Projekt wäre die Bahn längs dem rechten Ufer der Wolga, von Zarizyn bis zum Dorfe Vorpost als Endstation zu bauen, und nach dem anderen Projekt längs dem linken Ufer von Astrachan bis Kamyschin. Die Linie Zarizyn-Vorpost würde eine Länge von etwa 347 Werst haben und ungefähr 12000000 R. kosten, da ein Theil der Linie, von Zarizyn bis Sarepta (20 Werst), schon als Endstrecke der Linie Zarizyn-Tichoretzk fertig gebaut ist; die andere Linie würde bei einer Länge von 459 Werst einen Kostenaufwand von 20000000 R. verursachen.

Zunächst spricht also gegen das Projekt auf dem linken Ufer der Wolga der Kostenpunkt. Dem gegenüber wird aber

von der Petersburger amtlichen „Handels- und Industriezeitung" (Nr. 259) sehr warm für die Wahl gerade dieser Linie eingetreten, obgleich sowohl der Gouverneur von Astrachan, als auch die Vertretung der Börsenkaufmannschaft von Astrachan und Zarizyn sich dagegen erklärt haben. In einer sehr ausführlichen Besprechung werden die Bedingungen eingehend dargelegt, denen die geplante Bahn zu entsprechen hätte, falls sie den Ansprüchen, die einerseits der Handel Astrachans und andererseits die Industrie Russlands stellen müssen, genügen soll.

Astrachan ist einmal wichtig als Versandplatz für Fische und Naphta und als Bestimmungsplatz für Getreide, Holz, Manufakturwaaren und andere Erzeugnisse. Werthvollere Fischfrachten sendet Astrachan längs der Wolga nach den mittleren Gouvernements und den Residenzen, weniger werthvolle nach dem Süden und Westen über Zarizyn. Naphta geht weiter nach dem Norden. In betreff anderer Waaren ist Astrachan als Bezugsplatz mehr auf Moskau, Nischny-Nowgorod und andere Märkte Mittelrusslands angewiesen. Endlich aber ist Astrachan von allergrösster Bedeutung für den Durchgangsverkehr vom Kaspisee her, auf dem die Güter nicht nur vom Kaukasus, sondern namentlich auch von Transkaspien, Mittelasien und Persien der Wolga zugeführt werden. Astrachan ist der erste Hafen vor der Mündung des Stromes und daher werden hier die Güter zuerst kaufmännisch behandelt. Das gleiche gilt für die umgekehrte Richtung von Europa nach jenen asiatischen Verbrauchsländern, deren Aufnahmefähigkeit durch den Bau von Eisenbahnen in den nächsten Jahren voraussichtlich noch sehr wachsen wird.

Die Nothwendigkeit der Anlage schneller und billiger Verkehrsmittel ist daher geboten namentlich im Hinblick auf die grossen Waarenmengen, die über Astrachan zur Beförderung gelangen. Die Handelsumsätze Astrachans erreichen eine sehr grosse Ziffer und überragen die Umsätze vieler Häfen wie z. B. von Reval und Libau. Im Jahre 1896 erreichten die Umsätze des Astrachaner Hafens 243 131 641 Pud (= 3 992 506 t) im Werthe von 107 711 000 R. (in diesen Ziffern sind auch die über Astrachan nach beiden Richtungen versandten Durchgangswaaren eingerechnet).

Fast die Hälfte aller nach Russland zur Einfuhr gelangenden mittelasiatischen Waaren (etwa 8 000 000 Pud [= 131 000 t] im Jahre 1892) geht direkt über Astrachan, die andere Hälfte geht nach Baku, wo ein Theil verkauft wird, der andere, nachdem er in Baku überwintert hat, im Frühjahre gleichfalls nach Astrachan weiter befördert wird.

Der jährliche Fischfang im Kaspisee beträgt durchschnittlich 30 700 000 Pud (= 502 000 t), davon entfallen auf das Wolga-Delta und den nördlichen Theil des Kaspisees nicht weniger als 20 000 000 Pud (= 327 000 t), im Werthe von 35—40 000 000 R. Aus diesen Ziffern ist ersichtlich, dass Astrachan den Hauptmittelpunkt der russischen Fischindustrie darstellt.

Wenn man nun erwägt, dass die Schifffahrt auf der Wolga im Jahre auf etwa fünf bis sechs Monate geschlossen ist, so kann man sich leicht ein Bild von der Rolle machen, die Astrachan, das bisher ausschliesslich auf den Wasserweg angewiesen ist, für den Handel an der Mündung der Wolga spielt. Es sammelten sich dort in der Regel sehr grosse Gütermengen an, die zum Theil während der Dauer der Schifffahrt hier für die weitere Beförderung geordnet usw. wurden, zum anderen Theile dort lagern müssen, bis die Schifffahrt auf der Wolga eröffnet wird. Soll nun gegenwärtig Astrachan endlich eine Eisenbahnverbindung erhalten, die es von den klimatischen Verhältnissen und von der Unsicherheit des Verkehres auf der Wolga freimacht, so fragt es sich allerdings, auf welchem Ufer es sich zunächst empfiehlt eine Bahn zu bauen, die eine möglichst sichere und schnelle Verbindung mit dem mittleren Russland herstellt. Denn dass es bei der einen Bahn nicht auf lange Zeit hinaus bleiben wird und kann, dafür sprechen sowohl die Erfahrungen anderer Länder, als auch die Erwägungen, dass all' die weiten Ländergebiete, die auf den vorbezeichneten Verkehrsweg angewiesen sind, aber erst sich zu entwickeln beginnen, und mit dem ferneren Aufblühen von Ackerbau und Industrie die Transportmengen mächtig wachsen müssen.

Das amtliche Organ des Finanzministeriums nimmt entschieden Partei für den Bau auf dem linken Ufer, von Astrachan bis gegenüber Kamyschin (liegt auf dem rechten Ufer und ist Station der Rjäsan-Uralsk-Eisenbahn), weil nach Ansicht der Zeitung durch die Linienführung nicht nur der nächste Weg nach Moskau, Nishny-Nowgorod usw. geschaffen werden, sondern die Bahn auch ein Gebiet erschliessen würde, das sich zur Bebauung ganz besonders gut eignet, dessen wichtigste Punkte die Wolga als Verkehrsweg nicht benutzen könne, dessen Salzreichthum in den Seen und den Bergen von Tscheptschatschi dem Konsum und der Industrie zugänglich gemacht werden und das die Möglichkeit bieten würde, Astrachan usw. in ungünstigen Erntejahren namentlich auch Heu und andere Futtermittel zuführen zu können. Diese Vortheile hält die „Handels- und Industriezeitung" für so bedeutend, dass die Mehrkosten nicht schwer genug ins Gewicht fallen, um einer Bahn auf dem rechten Ufer den Vorzug zu geben; aber auch die übrigen Gründe, die zur Unterstützung der rechtsseitigen Bahn geltend gemacht werden, hält sie nicht für wichtig genug, so namentlich, dass durch die Bahn eine bessere Verbindung mit dem südlichen und westlichen Russland erlangt werden würde und dass dadurch ein Anschluss an die Zarizyn-Tichoretzkajabahn sowie an die Verbindungsbahn (angeblich im Bau) zwischen dem Donezgebiete und der Wolga geschaffen werden könnte.

Die Einflüsse gegen die von dem Finanzministerium offen unterstützte, linksseitige Bahn scheinen aber doch so stark zu sein, dass noch eine Kommission durchgesetzt worden ist, die die Frage, welcher Linienführung der Vorzug zu geben wäre, nochmals prüfen und dann ihre Vorschläge machen soll.

Zum Vortheil der Sache einer schnellen Durchführung des Projektes ist die Meinungsverschiedenheit gewiss nicht, ja es ist sogar nicht unmöglich, dass bei dem Suchen nach dem Besseren, das Gute zu erreichen verabsäumt werden wird.

— **Nagara-Rajasima-Eisenbahn in Siam.** Die wirthschaftliche Entwickelung Deutschlands in den letzten Jahrzehnten brachte es mit sich, dass es sich mehr und mehr auch ausländischen Geschäften zuwandte, deren Zahl und Umfang sich mit der Vermehrung der Flotte, die Deutschlands überseeische Interessen wirksam zu unterstützen berufen ist, vergrössert. So ist s. Zt. auch deutschen Ingeniören der ehrenvolle Auftrag geworden, für die siamesische Regierung das von ihr geplante Staatsbahnnetz auszuführen. In dieser Zeitung ist s. Zt. über diese Bahnen und die Eröffnung ihrer ersten Theilstrecke eingehender berichtet worden, auch der Unbequemlichkeiten gedacht worden, die der englische Bauunternehmer, der mehr im Sinne seines Syndikats, als im Interesse solider Ausgestaltung des Unternehmens gearbeitet hatte, der Bauleitung verursacht hatte, die in der bewährten Hand des früheren preussischen Bauraths Bethge, jetzigen Generaldirektors der königlich siamesischen Staatsbahnen, ruht. Derselbe übermittelte uns soeben den Bericht über den Betrieb der Staatsbahnstrecke Bangkok-Gengkoi für das zweite Betriebsjahr, vom 1. April 1898 bis zum 31. März 1899, das Jahr 117 siamesischer Zeitrechnung. Dem Bericht entnehmen wir die folgenden Angaben.

Die Betriebslänge der Bahn war dieselbe wie im Vorjahre; die Eröffnung des Betriebes über Gengkoi hinaus konnte wegen der zahlreich verkehrenden Bau- und Materialzüge noch nicht stattfinden, indessen wurden zweimal wöchentlich Materialzüge mit Personen- und Güterbeförderung über Gengkoi hinaus bis Muoklek, Kilometer 152, abgelassen. Der Personenverkehr hat im Berichtsjahre beständig zugenommen, wenn er auch von Bangkok bis Ayuthia zu wünschen übrig liess. Der Generaldirektor hält eine Erhöhung des Personentarifes für diese Strecke für nothwendig, der jetzt auf einem Minimum — 1 Att für das Kilometer in der III Klasse — steht. Die Frage soll bei Eröffnung der Linie bis Korat geregelt werden. Im zweiten Betriebsjahre wurden 417 826 Personen — 51 % mehr als im Vorjahre — befördert; die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beliefen sich auf 314 750 Ticals, 66 % mehr als im Vorjahre. Der Verkehr entfällt fast ausschliesslich auf die III. Klasse; die I. Klasse beförderte nur 0,43 %, die II. nur 0,87 % der Reisenden; dagegen belaufen sich die für die Reisenden I. und II. Klasse bereitzuhaltenden Plätze auf je 7 % der gesammten Platzzahl. Im Berichtsjahre wurden 22 654 t Güter befördert, d. i. 195 % mehr als im Jahre zuvor. Die Einnahme daraus belief sich auf 116 938 Ticals oder 176 % mehr als im Vorjahre. Vorwiegend wurden Reis — 9 805 t gegen 4 015 t im Vorjahre — und Eisenbahnbedarfsgegenstände befördert. Der Reis kommt aus den zwischen den Stationen Phra Keo und Ban Pok Pek gelegenen Gebieten, Kilometer 85 bis Kilometer 107 der Bahn; die Reisfrachten sind in beständiger Zunahme begriffen.

Die Roheinnahme betrug 435 932 Ticals (88 % Zunahme gegen das Vorjahr), die Ausgabe 232 687 Ticals (58 % Zunahme), die Reineinnahme also 203 245 Ticals (140 % Zunahme). 72 % der Einnahme kamen aus dem Personenverkehr, gegen 81,5 % aus dem Vorjahre. Die Ausgabe betrug 53 % der Einnahme 18 931 Ticals Einnahme aus Beförderungen der Regierung sind hierbei, gemäss Anweisung des Ministers der öffentlichen Arbeiten, in Abgang gebracht. Der Ueberschuss ergibt, nach Zuweisung von 60 000 Ticals an den Erneuerungsfonds der Bahn, 2 % auf das Kapital.

Der Bericht vergleicht das Betriebsergebniss mit dem der birmesischen, indischen und japanischen Bahnen. Bei der siamesischen Bahn kamen auf das Kilometer Betriebslänge 3 486 Ticals Roheinnahme, gegen 2 412 Ticals im Vorjahre (Zunahme 44 %) und 3 840 beförderte Personen, gegen 2 210 im Jahre zuvor. Auf den birmesischen Bahnen betrugen in den fünf ersten Betriebsjahren, 1876 bis 1880, die durchschnittlichen jährlichen Roheinnahmen 3 780 Rupien = 3 370 Ticals auf das Kilometer. Sie nahmen in den folgenden 17 Jahren, 1881 bis 1897, langsam aber stetig zu und betrugen 1897 6 200 Ticals auf das Kilometer. In Indien wurde die erste Eisenbahn 1853 eröffnet

1860 waren rund 1 480 km Bahnen im Betrieb mit einer Roheinnahme von 6 000 000 Rupien oder 4 800 000 Ticals in diesem Jahre. Das ergibt 3 250 Ticals auf das Kilometer. 1897 hatten die indischen Bahnen 33 800 km Betriebslänge und 7 560 Ticals Roheinnahme auf das Kilometer. Die erste japanische Bahn, die 29 km lange Linie Yokohama-Tokio, wurde 1872 eröffnet. Sie nahm zwei Jahre nach der Eröffnung 22 700 Ticals auf das Kilometer ein, d. i. das 6½ fache der siamesischen Bahn. Der Unterschied liegt darin, dass die japanische Bahn zwei nahe bei einander liegende grosse Städte verbindet, die lebhafte Industrie und Handel haben. Der durchschnittliche Personenverkehr der sämmtlichen japanischen Bahnen auf das Kilometer betrug 1891 11 200 und 1897 20 000 Personen, Ziffern, die in Siam nicht sobald erreicht werden, denn in Japan wohnen 100 Köpfe auf einem Quadratkilometer, in Siam nur 16. Indessen zeigt die Vergleichung im übrigen, dass die Aussichten der siamesischen Bahnen günstig sind.

Die Leistungen des Betriebes beliefen sich auf rund 15 000 000 Personenkm und 2 500 000 Gütertkm (61 und 190 % Zunahme). Jeder Reisende legte im Durchschnitt 36 km zurück und trug 0,71 Ticals zu den Einnahmen bei. Die Beförderungskosten betrugen auf das Lokomotivkilometer 0,226 Ticals. Es waren 6 Lokomotiven, 27 Personenwagen, 97 Güterwagen vorhanden. Die Zugleistungen beliefen sich auf 1 800 000 Personenwagenachskilometer, rund 1 500 000 Achskm im Güterverkehr und rund 200 000 Zugkm. Durchschnittliche Achszahl der Züge: 16.

— **Ueber den Stand der Eisenbahnbauten im Sudan** entnehmen wir einem in den „Berl. N. Nachr." veröffentlichten Bericht des Dr. H. Möser folgendes:

Die Eröffnung der Linie Berber-Khartum ist für Ende Dezember in Aussicht genommen. Es wird dann der Schienenweg vom Mittelmeer her in einer Länge von 2 000 km, die, auf europäische Flächenverhältnisse übertragen, der Linie Gibraltar-Leipzig entspricht, in das Innere des dunklen Welttheils hineinführen. Ich sah auf der Linie Nag Hamadi-Assuan einem grossen Theile des Baumaterials den Stempel Krupp-Essen aufgeprägt, und auch auf anderen Strecken sind die deutschen Lieferanten aus dem internationalen Wettbewerb siegreich hervorgegangen. Die ägyptische Regierung sichert fremden Staatsangehörigen gleichwie den Einheimischen das Recht zu, im Sudan zu reisen, sich daselbst aufzuhalten und Handel zu treiben, mit der Einschränkung, dass sie wie die letzteren den Landesgesetzen und dem Kriegsrecht unterworfen sind, ohne die Intervention ihrer diplomatischen Vertreter in Anspruch nehmen zu dürfen. Es wird sich bald hier der Handel ebenso wie im französischen Sudan beleben, wo der Jahresumsatz laut Statistik von 1895 bis jetzt von 900 000 Frcs. auf 4 000 000 Frcs. stieg und nach der im nächsten Frühjahr erfolgenden Fertigstellung des Schienenweges Kayes-Bammako (Niger) noch schneller zunehmen wird. Die Verlängerung der Strecke über Khartum hinaus und der projektirte Bahnbau Berber-Kassala ist noch nicht finanzirt und die Linienabsteckung befindet sich noch in den ersten Anfängen; dagegen steht die Bildung einer englisch-italienischen Gesellschaft für den Bahnbau Massauah-Kassala demnächst bevor. Möge sich auch hierbei der deutsche Unternehmungsgeist zu Nutz und Frommen unseres Vaterlandes bethätigen.

— **Umwandelung der Newyorker Hochbahnen für elektrischen Betrieb.** Nach eingehenden Prüfungen hat der Verwaltungsrath sich für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Manhettanhochbahnen entschieden. Die „Westinghouse Electric and Manufacturing Co." in Pittsburg hat den Zuschlag für die feststehenden elektrischen Anlagen, einschliessend acht dreiphasiger Wechselstromumformer von je 6 650 PS, erhalten. Die stromerzeugenden elektrischen Maschinen werden als die grössten bezeichnet, die je geplant oder gebaut wurden; am nächsten sollen ihnen diejenigen kommen, welche die Westinghousegesellschaft für die elektrischen Anlagen an den Niagarafällen gebaut hat. Die neuen Stromerzeuger werden ungefähr 12,5 m Höhe haben. In verschiedenen Unterstationen werden 20 sich drehende Wechselstrom-Gleichstromumformer, jeder von 200 PS, aufgestellt, die den für den Bahnbetrieb zu benutzenden Gleichstrom von 500 Volt Spannung erzeugen; dieser wird der Bahn durch eine dritte Schiene zugeführt, von der ihn die Wagen abnehmen. („Centrbl. f. d. Bauv.")

## Allgemeines.

— Aus Anlass der **Fertigstellung der 4000. Lokomotive in der Lokomotivfabrik von Krauss & Co., A.-G., München und Linz** hat diese ein Gedenkblatt herausgegeben, das über den Entwickelungsgang des Unternehmens von seiner Gründung an interessante statistische Angaben enthält. Am 1. Juni 1866 erfolgte die Grundsteinlegung der Lokomotivfabrik am Marsfeld bei München. Am 19 September 1887 wurde dann das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die erste für die oldenburgische Staatsbahn bestimmte Lokomotive wurde zur Pariser Weltausstellung 1867 geschickt, wo sie sich die grosse goldene Medaille errang. Im ganzen wurden im ersten Betriebsjahre 8 Lokomotiven gebaut, im nächstfolgenden, 1868, bereits 22, im Jahre 1898 bis jetzt die Höchstzahl 227. Insgesammt hatte die Gesellschaft bis Ende November d. J. die stattliche Anzahl von 4 117 Lokomotiven geliefert. Diese gingen nach aller Herren Ländern, wenngleich der Hauptheil (2 083 Stück, davon 762 in Bayern) natürlich in Deutschland verblieb. Nach Oesterreich-Ungarn kamen 920 Maschinen, nach Italien 204, Schweiz 73, Frankreich 72, Russland 134, Bulgarien, Rumänien, Serbien und Türkei 60, Holland 13, Griechenland 63, Spanien und Portugal 82, Dänemark, Schweden und Norwegen 45, Belgien und Luxemburg 59, England 10, überseeische Länder 299. Der nördlichste Bezugsort war Mantta bei Filppula in Finnland, der südlichste Melbourne. Nach System Krauss wurden gebaut 3 392 Stück; nach Gattungen: 3 465 Tenderlokomotiven, 488 Lokomotiven mit besonderem Tender, 37 Radiallokomotiven, 114 Zwillingslokomotiven und 13 Zahnradlokomotiven. Eine Vergleichung der kleinsten und grössten Gattung der gebauten Lokomotiven ergibt, dass die zweiachsige Tenderlokomotive „System Krauss" Nr. 1769 ein Leergewicht von 1 160 kg, ein Dienstgewicht von 1 450 kg und eine Leistungsfähigkeit von 5 PS hatte, während ihr Riesengegenstück, die jüngste Jubiläumslokomotive Nr. 4000, eine fünfachsige Güterzugsmaschine mit vierachsigem Tender, ein Leergewicht von 56 950 kg, ein Dienstgewicht von rund 64 600 kg, eine Leistungsfähigkeit von nicht weniger als 800 PS aufweist. Nr. 4000 wurde in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen gestellt. Nach der Münchener „Allg Ztg." belief sich der Herstellungswerth bis Ende 1898 auf 111 307 968 ℳ, die Ausfuhr bis zum gleichen Zeitraum für 1 685 Lokomotiven auf einen Rechnungswerth von 27 134 285 ℳ. Schliesslich sei noch bemerkt, dass die Arbeiter, die im Gründungsjahre 1867 nur 198 Mann zählten, 1898 bereits auf 1 529 gestiegen waren, welch letztere bei einem Durchschnittsverdienst von täglich 3,66 ℳ im Jahre 1898 an Löhnen zusammen 1 680 160 Mark erhielten, während die 198 Arbeiter des Jahres 1867 bei einem Durchschnittslohn von 2,22 ℳ nur 132 184 ℳ verdienten.

Die im Jahre 1867 für die oldenburgischen Staatsbahnen gelieferten zweiachsigen Lokomotiven für gemischten Dienst befinden sich dort noch jetzt im Betriebe.

# Amtliche Mittheilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

### Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 28.556 km lange Strecke Marienwerder-Freystadt i/Westpr. der königlichen Eisenbahndirektion Danzig, welche am 15. Januar 1900 eröffnet werden soll, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

### Oschersleben-Schöninger Nebenbahn.

Nach Mittheilung der königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg hat am 20. Dezember d. J. auf der Oschersleben-Schöninger Nebenbahn die Betriebseröffnung des Personenverkehres und damit des Gesammtverkehres stattgefunden.

### Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Dombovár-Báttaszék zwischen den Stationen Szászvár-Máza und Hidas-Bonyhád, von ersterer 3 km, von letzterer 8 km entfernt gelegene Ausweiche Tolna Váralja

ist am 23. Dezember d. J. für den Verkehr von Wagenladungsfrachtgutsendungen der Südung. Kohlenbergwerksgesellschaft eröffnet worden.

Eil- und Stückgüter, lebende Thiere sowie auch Sendungen, zu deren Aus- oder Einladung besondere Einrichtungen oder Hilfsmittel erforderlich sind, können in dieser Ausweiche weder auf- noch abgegeben werden.

### Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 5. Januar 1900 wird die an der Einmündung der Strecke Stade-Geestemünde in die Strecke Bremen-Geestemünde (3,1 km von Geestemünde, 4,7 km von Loxstedt und 7,5 km von Sellstedt) gelegene Haltestelle Wulsdorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Abnahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Wulsdorf ausgeschlossen.

### Schliessung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Budapest-Lajosmizseer Lokalbahn zwischen den Stationen Köbánya alsó pályaudvar und Kis=Pest=Szt. Lörincz gelegene, dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltestelle Kis=Pest=St. Lörincz ist am 15. Dezember d. J. geschlossen worden.

### Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Zur Unterscheidung von den Stationen „Bismark Stadt“ und „Bismark Kleinbahnhof“ der am 18. Dezember d. J. dem Betriebe übergebenen Kleinbahn Bismark - Calbe a/M. - Beetzendorf hat die an der Bahnstrecke Stendal - Uelzen gelegene Station Bismark i/Altm. die Benennung Bismark i/Altm. (Staatsbahnhof) erhalten.

### Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die in Nr. 93 S. 1529 d. Ztg. veröffentlichte temporäre Zuschlagsfrist von zwei Tagen für die die Strecke Oderberg - Ruttka in beiden Richtungen transitirenden oder in einer Station dieser Strecke zur Auf- oder Abgabe gelangenden Frachtgüter (lebende Thiere und leicht verderbliche Güter ausgenommen) für die Dauer der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, welche die nachträgliche Genehmigung der Aufsichtsbehörde erhalten hat, ist vom 25. Dezember d. J. ab wieder ausser Kraft gesetzt worden.

### Vereinsgüterwagenparkverzeichnisse.

An Nachträgen zu den bestehenden Güterwagenparkverzeichnissen sind erschienen:

Nachtrag I zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42a (königliche Eisenbahndirektion Münster);
Nachtrag II zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 42 (königliche Eisenbahndirektion Magdeburg);
Nachtrag III zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 39 (königliche Eisenbahndirektion Hannover);
Nachtrag IV zu dem Güterwagenparkverzeichniss Nr. 39a (königliche Eisenbahndirektion Kattowitz).

### Vereinskilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 20 (Main - Neckar - Eisenbahn) Nr. 43 (königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion Mainz), Nr. 82 (königlich ungarische Staatseisenbahnen), Nr. 111 (schwedische Eisenbahnen) und Nr. 114a (bulgarische Staatsbahnen) sind neu herausgegeben worden. Ferner sind an Nachträgen erschienen:

Zu den Kilometerzeigern Nr. 34 (königliche Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen) und Nr. 35 (königliche Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg i/Pr.) je der Nachtrag I, zu dem Kilometerzeiger Nr. 27 (grossherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen) der Nachtrag IV, zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (grossherzoglich badische Staatseisenbahnen) der Nachtrag V, zu dem Kilometerzeiger Nr. 75 (priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft) der Nachtrag VI, zu dem Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) der Nachtrag XIII und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ der Nachtrag X.

Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 20, 43, 82, 111 und 114a werden aufgehoben:

1. der im August 1895 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 20;
2. der im Oktober 1893 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 14 nebst zugehörigen Nachträgen;
3. der im Dezember 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 82 nebst zugehörigen Nachträgen;
4. der im Juni 1892 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 111 nebst Nachtrag I;
5. der im April 1897 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 114a.

### Rundschreiben
**der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:**

Nr. 4431 vom 18. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Anforderung von Ersatzstücken für die Wiederherstellung beschädigter Wagen der belgischen Staatsbahnen (abgesandt am 23. Dezember d. J.).

Nr. 4445 vom 18. Dezember d. J. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 23. Dezember d. J.).

Nr. 4465 vom 14. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 26. Dezember d. J.).

Nr. 4466 vom 14. Dezember d. J. an sämmtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 26. Dezember d. J.).

# Amtliche Bekanntmachungen.

## 1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1900 wird die an der Bahnstrecke Tarnowitz-Beuthen R. O. U. E. gelegene Haltestelle Radzionkau für die unbeschränkte Abfertigung von Leichen, lebenden Thieren und Fahrzeugen mit Ausnahme schwer wiegender Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Wagen erfolgen kann, eröffnet.

Kattowitz, den 23. Dezember 1899. (3394)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 5. Januar 1900 wird die an der Einmündung der Strecke Stade-Geestemünde in die Strecke Bremen Geestemünde belegene Haltestelle Wulsdorf, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, für den Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist auf der Haltestelle Wulsdorf ausgeschlossen.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die Haltestelle Wulsdorf direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, sowie von Leichen und lebenden Thieren mit den Stationen der preussischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbüreau hier.

Hannover, den 20. Dezember 1899. (3395)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 2. Güterverkehr.

**K. k. priv. böhmische Nordbahn.**

Wegen Ueberfüllung des gemeinschaftlichen Bahnhofes in Prag K. F. J. B.

musste die Aufnahme von Gütern dahin und darüber hinaus für den 21., 22. und 23. Dezember d. J. eingestellt und rollende Güter aufgehalten werden.

Prag, am 21. Dezember 1899. (3396)

**Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.**

Infolge Eistreibens auf der Elbe ist Güteraufnahme nach Umschlagplatz Schönpriesen, mit Ausnahme von Gütern, welche zur Einlagerung in das dortige Lagerhaus bestimmt sind, seit 11. Dezember l. J. sistirt worden.

Wien, am 21. Dezember 1899. (3397)

**Königlich-sächsische Staatseisenbahnen.**

Am 1. Januar 1900 tritt zum Binnentarife, Theil II, vom 1. April 1898 für die Beförderung von lebenden Thieren der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält ein anderweites Vorwort, veränderte „Besondere Bestimmungen" und „Besondere Tarifvorschriften", einen anderweiten Nebengebührentarif sowie anderweite Verbindungsbahnfrachten, ferner Stationstarifsätze für den Verkehr mit Bautzen, Görlitz und Pommritz, endlich eine Berichtigung.

Soweit durch den neuen Nebengebührentarif unter C III, betreffend Kosten bei Ausführung nachträglicher Verfügungen, sowie durch die neuen Stationstarifsätze für Kleinvieh in Wagen mit mehreren Böden zwischen Görlitz einer-, Seelingstädt b. Werdau und Werdau andererseits Erhöhungen gegen bisher eintreten, erlangen diese erst am 1. März 1900 Gültigkeit.

Die Besonderen Bestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Abdrücke des Nachtrags können durch unsere Stationen bezogen werden.

Dresden, am 28. Dezember 1899. (3398)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

**Grossh. bad. Staatseisenbahnen.**

In den Transittarifen für die Beförderung besonders benannter Güter belgischer und holländischer Herkunft von Mannheim und Ludwigshafen nach gewissen südbadischen Stationen vom 20. Mai 1890 tritt in den Beförderungsbestimmungen unter Ziffer 6 c mit Wirkung vom 1. Januar 1900 an die Stelle der „Bödelibahn", die „Thunerseebahn". Unter dieser Bezeichnung sind fortan die bisherige von der Jura-Simplonbahn betriebene Thunerseebahn und Spiez-Erlenbachbahn sowie die Bödelibahn unter eigener Betriebsführung vereinigt.

Karlsruhe, den 25. Dezember 1899. (3399)
Generaldirektion.

**Berlin-Stettin-westdeutscher Güterverkehr.**

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1900 wird im Tarif für den Berlin-Stettin-westdeutschen Güterverkehr vom 1. September 1899 der Frachtsatz des Ausnahmetarifs E 1, Klasse II, von Benrath nach Vulkan-Bredow von 0,80 auf 0,89 ℳ berichtigt.

Elberfeld, den 22. Dezember 1899. (3400)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Alt-Damm-Kolberger Eisenbahn.**

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die Ziffer 6 des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) — Seite 25 des Binnengütertarifs — folgende geänderte Fassung:

„6. Holz, folgendes des Spezialtarifs III:

1. Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämmtlich bis zu 2,5 m lang (nicht auch Stamm- und Stangenholz),
2. Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz),
3. Eisenbahnschwellen, roh oder imprägnirt.

6a. Holzsägespäne (Holzsägemehl)".

Stettin, den 19. Dezember 1899. (3401)
Direktion.

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.**

Theil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Januar 1894.

Mit Gültigkeit ab 1. Februar 1900 gelangt der V. Nachtrag zur Einführung, welcher Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifes sowie der Nachträge II und III enthält.

München, den 20. Dezember 1899. (3402)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.**

Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren; Theil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1900 werden die Stationen Nürnberg Nordbhf. und Nürnberg Nordostbhf. in den obenbezeichneten Ausnahmetarif aufgenommen.

München, den 20. Dezember 1899. (3403)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

**Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1900, gelangen infolge besonderer Ermässigungen der Frachtantheile der betheiligten österreichischen Bahnverwaltungen für Steinkohlensendungen von den nachgenannten Stationen nach Station Wörgl (österr. Staatsb.), wenn dieselben als Dienstkohlen für die österreichische Südbahn bestimmt, an eine Dienststelle der letzteren gerichtet sind und wenn die Frachtbriefe die Wegevorschrift „über Mittelsteine - Starkotsch-Kolin-Böhm.-Brod-Prag (St. E. G.)" enthalten, die nachstehenden Frachtsätze zur Berechnung:

| von | bis Wörgl | |
|---|---|---|
| Ludwigsdorf . . | 164,4 | Heller für 100 kg. |
| Rubengrube . . | 164,2 | |
| Neurode . . . . | 163,6 | |
| Möhlten . . . . | 163,2 | |

Breslau, den 23. Dezember 1899. (3404)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Dortmund-Gronau-Enscheder Güterverkehr.**

Die Station Warmond der holländischen Eisenbahn wird mit sofortiger Gültigkeit und den Frachtsätzen der Station Leiden H. B. in den Tarif aufgenommen.

Dortmund, den 22. Dez. 1899. (3405)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
die Direktion
der Dortmund-Gronau-Enscheder
Eisenbahngesellschaft.

**I. Norddeutsch-mitteldeutscher Güterverkehr (IV/V).**
**II. Berlin-Stettin-mitteldeutscher Güterverkehr (III/V).**
**III. Oldenburg-mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr.**
**IV. Mitteldeutsch-hessischer Güterverkehr (II/VI).**
**V. Mitteldeutsch-rechtsrheinischer Güterverkehr (V/VII).**
**VI. Mitteldeutsch-linksrheinischer Güterverkehr (V/VIII).**

Am 1. Januar 1900 treten folgende Ausnahmefrachtsätze im Versand von der Station Marienborn in Kraft:

A. für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg an einen Empfänger nach den in die vorstehend unter I.—III bezeichneten Güterverkehre aufgenommenen Seehafenstationen;
B. für Steinsalz bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg mit einem Frachtbrief auf einen Wagen nach den in den unter IV.—VI. genannten Güterverkehren aufgeführten Steinsalzempfangsstationen.

Ueber die Höhe dieser Sätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 20. Dez. 1899. (3406)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II).**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird die an der Strecke Liegnitz-Raudten gelegene Haltestelle Gross-Rinnersdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 28. Dezember 1899. (3407)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Ostdeutsch-österreichischer Verband.**

Am 15. Februar 1900 treten die in den Tarifheften 1, 2 und 3 des ostdeutsch-österreichischen Verbandstarifs für Graphiterde enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft.

Es sind daher zu streichen:

1. in dem Ausnahmetarif Nr. 16 (Graphit) Seite 200 des Heftes 1 die Position B Graphiterde etc. und die unter B enthaltenen Frachtsätze;
2. in dem im Nachtrag VII zum Heft 2 Seite 31 enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 15 (Graphit) die Position II nebst Frachtsätzen;
3. der im Nachtrag II zum Heft 3 Seite 10 enthaltene Ausnahmetarif Nr. 11, Graphiterde.

An Stelle des letzteren tritt am 15. Februar 1900 der folgende Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 11, Graphit, unreiner (erdiger), roh, geschlemmt oder gemahlen.

Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

| Von | Frachtsätze für 100 kg in Pfennig nach Berlin Anh.-Dresdn. und Görl. Bhf. | Schwientochlowitz |
|---|---|---|
| Mautern K. K. St. B. . . . | 221 | 183 |
| Trieben K. K. St. B. . . . | 215 | — |

Breslau, den 24. Dezember 1899. (3408)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Saarkohlenverkehr nach der Pfalz.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 treten im Kohlentarif Nr. 2 bei den Frachtsätzen der pfälzischen Stationen Neuburg a/Rh. und Berg i. d. Pfalz verschiedene Ermässigungen ein. Näheres ist bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren.

St. Johann-Saarbr., den 22. Dez. 1899. (3409)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.**

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1900 wird die Seehafenstation Harburg U. E. im gleichen Umfang wie Harburg H. in den Verbandstarif einbezogen. Die Frachtsätze ergeben sich durch Kürzung fester Beträge von den Hamburger Sätzen. Die Höhe dieser Kürzungen ist bei den Endbahnen zu erfragen.

Altona, den 23. Dezember 1899. (3410)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

**Bayerischer Vizinal- und Lokalbahnschnitttarif vom 1. Januar 1898.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 kommt der Nachtrag III zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Aenderungen und Ergänzungen des Schnitttarifs hauptsächlich die Aufnahme neuer Lokalbahnstationen und die Aufhebung der Frachtzuschläge für die Stationen der Lokalbahnlinien Neuenmarkt-Wirsberg-Goldmühl und Mühldorf-Burghausen.

München, den 22. Dezember 1899. (3411)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im Süd-ostpreussischen Gütertarif treten am 1. Januar 1900 direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen.

Königsberg i/Pr. Ostbahnhof und Lizentbahnhof der Staatsbahn einerseits und Königsberg i/Pr., Cranzer Bahnhof andererseits in Kraft; gleichzeitig werden die direkten Frachtsätze zwischen den Stationen Arnsdorf i/Ostpr., Braunsberg, Gutenfeld, Heiligenbeil, Heinrichswalde, Jorksdorf, Königsberg i/Pr. Ostbahnhof und Lizentbahnhof (Staatsbahn), Kuggen, Labiau, Lichtenfeld, Löwenhagen, Ludwigsort, Mehlauken, Mühlhausen i/Ostpr., Nautzken, Neuhausen i/Ostpr., Norkitten, Pronitten, Schelecken, Skaisgirren, Spargillen, Tapiau, Wehlau, Wolittnick, Wamditt, Zinten einerseits und den Stationen der Königsberg-Cranzer Eisenbahn andererseits ermässigt.

Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die betheiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 14. Dez. 1899. (3412)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Ostdeutsch-nordwestdeutscher und Oldenburg-ostdeutsch Berlin-Stettiner Güterverkehr.**

Am 1. Januar 1900 werden die Stationen Schweidnitz Niederstadt und Schweidnitz Oberstadt als Versandstationen in die Ausnahmetarife E für Eisen und Stahl der obenbezeichneten Verkehre aufgenommen. Ueber die Höhe der Frachtsätze geben die Verkehrsbüreaus in Breslau und Hannover sowie die betheiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 23. Dezember 1899. (3413)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.**

Zu den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften I A und I B (Verkehr Südwestdeutschland-Mittel- und Westschweiz) sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 die Nachträge X bezw. III erschienen.

Dieselben enthalten eine grössere Anzahl Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife. Neben zahlreichen Ermässigungen, insbesondere der Eil- und Stückguttaxen, treten ab 1. April 1900 auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein, über welche die betheiligten Verwaltungen und unser Gütertarifbüreau nähere Auskunft ertheilen.

Der Nachtrag X zum Heft I A kann zum Preise von 90 ₰, der Nachtrag III zum Heft I B zum Preise von 60 ₰ von unserm Gütertarifbüreau und von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. Dez. 1899. (3414)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossh. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

**Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.**

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag XI zum Tarif vom 1. Januar 1896 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife sowie Berichtigungen. Insbesondere werden die Stationen Köditzberg und Königsee Thür. des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt, Niedergebra des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel und die Stationen der kürzlich eröffneten Strecken Belecke-Soest und Neubeckum-Freckenhorst der westfälischen Landeseisenbahn in den direkten Verkehr aufgenommen. Insoweit durch die Aenderungen des Tarifs Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Februar 1900 ab.

Die zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Erfurt, den 24. Dezember 1899. (3415)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Ostdeutsch-westdeutscher Güterverkehr (Gruppen I, II/V).**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 werden die Stationen Löbau i/Westpr. und Weissenburg i/Westpr. der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn in den ostdeutsch-mitteldeutschen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 23. Dez. 1899. (3416)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Niederdeutscher Eisenbahnverband.**

Vom 1. Januar 1900 ab wird die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn mit ihren sämmtlichen Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 6c (Steinkohlen, Braunkohlen usw.) als Empfangsbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Abfertigungsstellen.

Hannover, den 18. Dezember 1899. (3417)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

**Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.**

Zum Gütertarif für den obenbezeichneten Verband gelangt am 1. Januar 1900 der Nachtrag XVI zur Einführung. Neben verschiedenen theils schon früher veröffentlichten Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmung zu der Verkehrsordnung, des Kilometerzeigers und der Vorbemerkungen zu demselben, sowie der Ausnahmetarife enthält der Nachtrag in der Hauptsache Entfernungen und Frachtsätze für die neuaufgenommenen Stationen

a) Lössnitz, Haltestelle, Schwepnitz und Weissig bei Grossenhain der sächs. Staatsb.;
b) Niedergebra des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel;
c) Köditzberg und Königsee Thür. des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt;
d) Allagen, Elssen, Ennigerloh, Freckenhorst, Niederbergheim, Sichtigvor, Soest Thomaethor, Wamel und Westkirchen der westfälischen Landeseisenbahn.

Die vereinzelt eintretenden Frachterhöhungen erlangen erst am 15. Februar 1900 Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu der Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Abfertigungsstellen, bei welchen auch Abdrücke des Nachtrages käuflich zu erlangen sind.

Erfurt, den 23. Dezember 1899. (3418)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion.

**Oldenburg-mitteldeutsch und Altonaer Güterverkehr.**

Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr von Station Leer der Grossherzoglich oldenburgischen Staatsbahn nach den Stationen Altenbruch, Basbeck-Osten, Buxtehude, Himmelpforten, Horneburg, Neuhaus a. d. O., Otterndorf, Stade und Warstade-Hemmoor des Direktionsbezirks Altona für Eisen und Stahl nach den Küsten- und Binnenstationen (Ausnahmetarif 8) neue Sätze in Kraft, deren Höhe bei den betheiligten Abfertigungsstellen zu erfahren ist.

Hannover, den 21. Dezember 1899. (3419)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der betheiligten
Verwaltungen.

**Deutsch-Warschauer Güterverkehr.
Deutsch-Sosnowicer Grenzverkehr,
Tarifheft 1.**

In den vorbezeichneten Verkehren wird bei den aus der Schweiz stammenden, im Ansageverfahren (unter Zollverschluss) abgefertigten Sendungen von Maschinen und Maschinentheilen die tarifmässige Deckenmiethe für die Strecken von Lindau Stadt transito bis Sosnowice (ab Schnittpunkt III westlich) bezw. von Lindau Stadt transito bis Sosnowice transito auch über den 31. Dezember neuen Stils 1899 hinaus — (vergl. unsere Bekanntmachung vom 7. März 1899) — bis auf Weiteres nicht erhoben.

Bromberg, den 22. Dezember 1899. (3420)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

**Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern in Cosel-Oderhafen.**

Mit dem 1. März 1900 tritt ein neuer Gebührentarif für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern aus Wasserfahrzeugen und in dieselben in Kraft. Derselbe enthält gegenüber dem jetzigen theilweise Ermässigungen, theilweise Erhöhungen. Nähere Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen. Abdrücke des Tarifs sind unentgeltlich durch unser Verkehrsbureau zu beziehen.

Kattowitz, den 22. Dezember 1899. (3421)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Königlich sächsische Staatseisenbahnen.**

Die Haltestelle Köttwitzsch erhält am 1. Januar 1900 die Befugniss selbstständiger Kartirung und Kassenführung. Die bisherigen Beschränkungen (Frankaturzwang, Ausschluss von Nachnahmen und von bahnlagernden Gütern) kommen daher in Wegfall. Es bleiben indessen dort nach wie vor Güter ausgeschlossen, zu deren Ver- oder Entladung wegen bedeutenden Gewichts oder wegen sonstiger Beschaffenheit besondere Vorrichtungen erforderlich sind.

Dresden, am 22. Dezember 1899. (3422)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
II. Abtheilung.

---

**Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.**

Nachdem Eröffnung der württemberg. Nebenbahnstrecke Blaufelden-Langenburg verschoben worden ist, können die durch Nachtrag V zum badisch-württemberg. Gütertarif mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. eingeführten Frachtsätze für Gerabronn, Langenburg, Ludwigsruhe und Raboldshausen vorerst nicht angewendet werden. Der Tag des Inkrafttretens wird später bekannt gegeben.

Karlsruhe, den 22. Dezember 1899. (3423)
Gr. Generaldirektion.

---

Zum 1. Heft des südwestdeutschen Verbands-Gütertarifs (Verkehr Reichsbahn-Pfälzische Bahnen) kommt am 1. Januar 1900 der Nachtrag IX zur Einführung, der u. a. neue Entfernungen und Frachtsätze für die Reichsbahnstationen Aumetz, Bollingen, Langensulzbach, Lembach, Mattstall und die Station Mörlheim der pfälzischen Eisenbahnen enthält. Ferner sind Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife und besonders neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 für Petroleum von Ludwigshafen a. Rh. nach Stationen der Reichseisenbahnen vorgesehen.

Strassburg, den 18. Dezember 1899. (3424)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

---

**Grossh. badische Staatseisenbahnen.**

Mit Wirkung vom 1. Januar 1900 werden für Pflaster- und Randsteine nachgenannte ermässigte Frachtsätze eingeführt im Verkehr zwischen:

Ottenhöfen und Mannheim . . . 0,37 ℳ
„ „ Stuttgart Hptbhf. 0,45 „
„ „ „ Nordbhf. 0,45 „
„ „ „ Westbhf. 0,46 „
für 100 kg
in Wagenladungen zu 10 000 kg.

Karlsruhe, den 21. Dezember 1899. (3425)
Gr. Generaldirektion.

---

**Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).**

Am 1. Januar 1900 tritt zu den Heften 1c und 1d vom 1. Dezember 1896 vom Theile II des französisch-deutschen Gütertarifs (über Belgien) je ein III. Nachtrag in Kraft.

Die Nachträge enthalten die Ausdehnung des bisher nur für Paris gültigen Ausnahmetarifs 12 für die Beförderung von Lampencylindern usw. auf die Stationen Abbeville, Amiens, Anor, Arras, Bergues, Cambrai, Compiègne, Douai, Dunkerque, Le Cateau, Lille, Rouen, St.-Quentin, Tourcoing und Valenciennes. Der Nachtrag III zum Heft 1c enthält ferner Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen für die Stationen Kamenz i/Sachsen und Petershain des Eisenbahndirektionsbezirks Halle; auch wird die letztgenannte Station in den Ausnahmetarif 12 aufgenommen. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Verwaltungen.

Köln, den 26. Dezember 1899. (3426)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif. Theil II Heft 1 vom 1. Januar 1897.**

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 gelangen für die Beförderung von Holzkohlen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ab Graz S. B. nach den Münchener und Nürnberger Bahnhöfen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 20. Dezember 1899. (3427)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und nordwestdeutsch-bayerischer Verbandsgütertarif.**

Die Tarifsätze für Pritzwalk und Wittstock werden vom 1. Januar 1900 ab theilweise ermässigt. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen.

Hannover, den 21. Dezember 1899. (3428)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Norddeutsch-sächsischer Thierverkehr.**

Am 1. Januar 1900 wird die Station Bredstedt des Eisenbahndirektionsbezirks Altona in den vorbezeichneten Thierverkehr einbezogen.

Ueber die anzuwendenden Frachtsätze geben die betheiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, den 27. Dezember 1899. (3429)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Oldenburgische Staatsbahn.**

Mit Gültigkeit vom 29. November d. J. ab sind die Güterabfertigungsstellen ermächtigt, im Binnenverkehr sowie im Verkehr mit den preussischen Staatseisenbahnen für Langeisentransporte in Ermangelung passender Langholzwagen bis auf weiteres S S Wagen oder andere lange offene Wagen unter frachtfreier Gestellung von Schutzwagen zu verwenden.

Oldenburg, den 22. Dezember 1899. (3430)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

---

**Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. (Ausnahmetarif Nr. 33 im Theil II Heft 8 des Verbandsgütertarifs.)**

Die mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1900 veröffentlichten Frachtsätze für die Beförderung von Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin) ab den Stationen Dobrzan, Kasniau usw. der k. k. österr. Staatsbahnen nach den deutsch-französischen Grenzstationen Alt-Münsterol, Station und Grenze, Amanweiler, Station und Grenze usw., gelten vom 12. Februar 1900 ab nur für Sendungen nach Alt-Münsterol Grenze, Amanweiler Grenze, Avricourt (Deutsch) Grenze, Fentsch Grenze und Novéant Grenze, während die Frachtsätze für den Verkehr mit Chambrey (Station und Grenze) unter gleichem Termin ausser Kraft treten.

München, den 22. Dezember 1899. (3431)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

---

**Gütertarif für die Tarifgruppe VIII (Köln, St. Johann-Saarbrücken).**

Am 1. Januar 1900 tritt eine neue Ausgabe in Kraft, durch welche der Tarif vom 1. April 1895 nebst Nachträgen aufgehoben wird.

Sie enthält im allgemeinen die bisherigen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze, und weist nur einige durch Druckfehlerberichtigungen hervorgerufene Erhöhungen auf, welche jedoch erst am 15. Februar 1900 in Kraft treten.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterabfertigungsstellen, von welchen der Tarif zum Preise von 2 ℳ bezogen werden kann.

Köln, den 20. Dezember 1899. (3432)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

**Deutsch-russischer Ausnahmetarif 7a und 7b für Getreide, Oelsamen, Mehl, Oelkuchen usw.**

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1899 alten / 1. Januar 1900 neuen Stils werden die deutsch-russischen Ausnahmetarife für Getreide, Oelsamen usw. 7a vom 20. Dezember 1897 alten / 1. Januar 1898 neuen Stils nebst den Nachträgen I bis III und 7b vom 1/13. August 1898 nebst den Nachträgen I und II durch neue Tarife ersetzt. Während der Ausnahmetarif 7a die Getreidefrachtsätze nach Königsberg i/Pr., Königsberg i/Pr.-Kaibahnhof, Pillau und Memel über Wirballen und Mlawa-Allenstein in der Mark- und nachrichtlich in der Rubelwährung bringt, enthält der Ausnahmetarif 7b die Getreidefrachtsätze nach deutschen und niederländischen Stationen über Alexandrowo und Sosnowice W. W. und J. D. E. lediglich in der Markwährung. Die Frachtzahlung hat nach beiden Tarifen ausschliesslich in der Währung desjenigen Landes zu erfolgen, in welchem die Fracht entrichtet wird. Bei der Bezahlung der Frachten in Russland kommt ein fester Umrechnungskurs von 100 Rb. = 216 ℳ zur Anwendung. Druckstücke der neuen Tarife sind zum Preise von 4,10 ℳ bezw. 0,90 ℳ auf den Verbandstationen erhältlich.

Bromberg, den 23. Dezember 1899. (3433)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Nordwestdeutsch-hessischer Güterverkehr.**

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag 8 zu dem Gütertarif für den vorgenannten Verkehr in Kraft.

Derselbe enthält neben Aenderungen und Ergänzungen der besonderen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife insbesondere neue bezw. geänderte Entfernungen für die Stationen:

Beldorf, Hausbruch, Himmelpforten, Hechthausen, Heide und Nordhastedt des Direktionsbezirks Altona,

Aligse, Neubeckum, Vöhrum und für die an der Strecke Geestemünde-Stade des Direktionsbezirks Hannover,

der Strecke Bünde-Rahden des Direktionsbezirks Münster,

Niedergebra des Direktionsbezirks Cassel,

Hergershausen und Kranichstein des Direktionsbezirks Mainz.

Durch den Nachtrag treten einzelne Tariferhöhungen ein, welche vom 15. Februar 1900 ab Gültigkeit erlangen.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (2) genehmigt worden.

Weitere Auskunft ertheilt auf Anfordern das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 23. Dezember 1899. (3434)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.**

Am 1. Januar k. J. tritt ein neuer Theil II (gemeinschaftliches Heft) an Stelle des Theils II vom 1. April 1895 nebst Nachträgen in Kraft.

Derselbe enthält besondere Bestimmungen zum Vereins-Betriebsreglement und zu den Tarifvorschriften usw. Die in demselben aufgeführten Waarenverzeichnisse finden im gesammten rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr mit den Beschränkungen Anwendung, welche aus den einzelnen, die Tariftabellen enthaltenden Hefte zu ersehen sind.

Abdrücke des Theils II sind durch die betheiligten Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,30 ℳ für das Stück zu beziehen.

Elberfeld, den 23. Dezember 1899. (3435)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Berlin-Stettin-sächsischer Verbandsverkehr.**

Am 1. Januar 1900 treten in Kraft:
a) der Nachtrag IX zum Gütertarife,
b) „ „ VI zum Thiertarif.

Der Nachtrag zu a enthält im wesentlichen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Kleinwaltersdorf, Lössnitz Haltestelle und Schwepnitz der königlich-sächsischen Staatseisenbahnen, Himmelpfort, Lychen und Neu-Placht des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a für gebrannte Steine von Lausigk und Zittau und des Ausnahmetarifs 5b für Pflastersteine usw. von Brandis. Ferner werden durch diesen Nachtrag die Stationen Königstein und Pirna als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffsbau im Versande nach binnenländischen Stationen aufgenommen und ebendaselbst die Stationen Anklam, Barth, Demmin, Greifswald, Jasenitz, Neustrelitz, Pölitz, Ribnitz, Ueckermünde und Wolgast des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin als Empfangsstationen vom 15. Februar 1900 an gestrichen.

Der Nachtrag zu b enthält veränderte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Dramburg, Falkenburg, Tempelburg und Wangerin des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin, neue Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Eberswalde, Freienwalde a/O. und Wriezen a/O. desselben Direktionsbezirks, Alt-Banzin und Hohenfelde i/Pom. der Altdamm-Kolberger Eisenbahn, sowie Lössnitz Bahnhof und Lössnitz Haltestelle der königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Abdrücke dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den betheiligten Stationen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 27. Dezember 1899. (3436)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Norddeutsch-sächsischer Verbandsgüterverkehr.**

Am 1. Januar 1900 tritt der Nachtrag VIII zum Heft Nr. 2 in Kraft. Er enthält im wesentlichen neue Entfernungen für die Station Köttwitzsch der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite Entfernungen für die Station Pritzwalk des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, für die Stationen der Prignitzer Eisenbahn, für die Stationen Buschhof und Mirow der mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn und für die Stationen Dossow und Wittstock der Kremmen-Neu-Ruppin-Wittstocker Eisenbahn. Ausserdem enthält der Nachtrag noch eine Bestimmung, wonach die Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für Petroleum und Naphta im Verkehre von Harburg U. E. nach Eger (sächs. Staatsb.) und Franzensbad (sächs. Staatsb.) um je 0,01 ℳ für 100 kg gekürzt werden.

Die in den Nachtrag aufgenommene Aenderung der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahnverkehrsordnung — Wegfall der Kilometerzuschläge für die Strecken der Prignitzer Eisenbahn betreffend — sind gemäss den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Dresden, den 27. Dezember 1899. (3437)
Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.**
**Ausnahmetarif vom 1. September 1898.**

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Januar 1900 der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend Frachtsätze der Tarifklasse 14 für Station Wipperfürth, der Tarifklasse 1 für Station Halle i. Westf. (gültig vom 15. Oktober d. Js.), Ermässigung der Frachtsätze für Station Harburg U. E. (gültig vom 25. Oktober d. Js.), Frachtsätze der neuen Tarifklasse 7² für die Eisenausfuhr nach Ostasien (theilweise vom 15. November d. Js. ab gültig), Frachtsätze der Tarifklasse 1—10 für die Stationen Allagen, Beckum Ost, Ennigerloh, Lippstadt Nord und Soest Thomaethor, der Tarifklasse 19 für Station Eschweiler, Aenderung von Stationsnamen und Druckfehlerberichtigung. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 23. Dezember 1899. (3438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

**Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.**

Für Getreide und Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Malz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt“ in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1900 in Kraft:

| Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von nachstehenden Stationen: | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| Baranów | 200 ₰ |
| Barszczowice | 206 „ |
| Belz | 208 „ |
| Bierzanów | 143 „ |
| Bobrka | 217 „ |
| Bochnia | 155 „ |
| Bogdanówka | 234 „ |
| Bogumilowice | 166 „ |
| Borki wielkie | 229 „ |
| Bortniki | 228 „ |
| Borynicze | 223 „ |
| Brody | 216 „ |
| Buczacz | 256 „ |
| Bukaczowce | 231 „ |
| Bursztyn | 238 „ |
| Chmielów | 202 „ |
| Chodorów | 226 ₰ |
| Czarna | 176 „ |
| Czerepkoutz | 299 „ |
| Czernowitz | 292 „ |
| Czortków | 268 „ |
| Dabie | 186 „ |
| Debica | 179 „ |
| Drohobycz | 263 „ |
| Dzuryn | 267 „ |
| Gródek | 196 „ |
| Hadikfalva | 304 „ |
| Hadynkowce | 275 „ |
| Halicz | 242 „ |
| Hliboka | 299 „ |
| Husiatyn | 282 „ |
| Itzkany | 318 „ |
| Jaroslau | 189 „ |
| Jezierna | 222 „ |
| Jezierzany | 256 „ |
| Kalinowszczyzna | 267 „ |
| Kálusz | 227 „ |
| Kolomea | 265 „ |
| Kopyczynce | 275 „ |
| Korczów bei Uhnów | 208 „ |
| Korosciatyn | 248 „ |
| Korszów | 258 „ |
| Krasne | 211 „ |
| Krechowice | 224 „ |
| Krystynopol | 208 „ |
| Lancut | 201 „ |
| Lemberg | 202 „ |
| Lemberg podzamk. | 203 „ |
| Lubaczów | 208 „ |
| Luzun | 283 „ |
| Maxymówka | 232 „ |
| Medyka | 191 „ |
| Mielec | 191 „ |
| Mikalajów | 217 „ |
| Monasterzyska | 250 „ |
| Mosciska | 192 „ |
| Mszana | 199 „ |
| Nadbrzezie | 209 „ |
| Nizniów | 241 „ |
| Nowa grobla | 208 „ |
| Nowosielitza | 339 „ |
| Oleszów | 240 „ |
| Oleszyce | 208 „ |
| Ostrów | 208 „ |
| Ozydów | 214 „ |
| Podgorze-Plaszów | 142 „ |
| Podleze | 146 „ |
| Podwóloczyska | 234 „ |
| Przemysl | 192 „ |
| Przeworsk | 207 „ |
| Pyszkowce | 263 „ |
| Radymno | 190 „ |
| Rawa ruska | 208 „ |
| Ropczyce | 184 „ |
| Rozwadów | 215 „ |
| Rzeszów | 195 „ |
| Rzochów | 189 „ |
| Sadowa-Wisznia | 192 „ |
| Sambor | 211 „ |
| Sedziszów | 186 „ |
| Slotwina | 160 „ |
| Sniatyn | 277 „ |
| Sokal | 206 „ |
| Stanislau | 233 „ |
| Stryj | 211 „ |
| Surochów | 203 „ |
| Szczerzec | 220 „ |
| Tarnobrzeg | 205 „ |
| Tarnopol | 227 „ |
| Tarnów | 169 „ |
| Tlumacz-Palahycze | 236 „ |
| Tysmienica | 233 „ |
| Uhnów | 208 „ |
| Wasylkowce | 281 „ |
| Wieliczka | 146 „ |
| Wybranówka | 219 „ |
| Zablotce | 216 „ |
| Zablotów | 273 „ |
| Zadwórze | 208 „ |
| Zagórz | 231 „ |
| Zborów | 219 „ |
| Zloczów | 215 „ |
| Zuczka | 292 „ |

Nach Schönpriesen-Umschlag.

Für den Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag sind die Laube-Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg zu kürzen.

Nach Dresden-Elbkai.

Für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind die Laube-Frachtsätze um 36 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Wien, am 23. Dezember 1899. (8439)
Oesterreich. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Einführung von Frachtsätzen für Nüssetransporte nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof), welche von Perigueux provenieren.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900 gelangen für die Beförderung von Nüssen mit Herkunft von Perigueux (Station der Orléansbahn) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg } pro Frachtbrief
b) 10 000 „ } und Wagen,
sowie Einhaltung der Bestimmungen des Tariftheiles I Abtheilung A und B vom 1. Januar 1893, bezw. vom 1. Januar 1900 des österr.-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes, nachstehende Frachtsätze zur Einführung.

| Von | nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) — bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5 000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen | 10 000 |
|---|---|---|
| | Francs Gold für 1 000 kg | |
| Bregenz transit | 33 60 | 33 60 |
| Buchs transit | 33,60 | 33,60 |
| Lindau transit | 33,60 | 33,60 |
| Romanshorn transit | 37,40 | 36,60 |

Diese Frachtsätze finden Anwendung:
1. auf Transporte mit direkten Frachtbriefen von Perigueux, welche in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn zur Umkartirung gelangen;
2. auf Transporte ab Perigueux, welche an einen Empfänger in Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn adressirt sind und ab hier mit neuen Frachtbriefen nach Wien I K. E. B. (Westbahnhof) reexpedirt werden. Die Berechtigung zur Inanspruchnahme dieser Frachtsätze ist durch Vorlage der Originalfrachtbriefe, welche das Gut bis Bregenz, Buchs, Lindau oder Romanshorn begleitet haben und aus welchem ersehen werden muss, dass die Sendungen thatsächlich aus Perigueux stammen, nachzuweisen.

Wien, am 26. Dezember 1899. (3440)
K. k. österr. Staatsbahnen.

**Rumänisch-süddeutscher Eisenbahnverband.**

Erneuerung von Frachtsätzen für frische Fische.

Die in Nummer 33 dieses Blattes, vom 29. April 1899 auf Seite 582, unter Z (1203), verlautbarten Frachtsätze für frische Fische von Braila, Constanta und Galatz nach Frankfurt a. M., deren Gültigkeit mit 31. Dezember 1899 erlischt, werden unter den gleichen Bedingungen für die Zeit vom 1. Januar 1900, bis auf weiteres, längstens bis 31. Dezember 1900 erneuert.

Wien, am 19. Dezember 1899. (3441)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.**

Einbeziehung der Stationen Kattowitz und Ratibor in den Ausnahmetarif 10 B für Rübensamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 werden die Stationen Kattowitz und Ratibor des Eisenbahndirektionsbezirkes Kattowitz in den im vorbezeichneten Verkehre vom 1. September 1896 bestehenden Tarif, Theil II, Heft 1, Ausnahmetarif 10 B, für Rübensamen in der Richtung von Russland, einbezogen und ist auf Seite 117 des bezüglichen Tarifes die Schnitttafel B durch nachstehende Frachtsätze zu ergänzen:

Schnitttafel B.

| Zwischen dem Schnittpunkte und | nach Russland a 5 000 kg | nach Russland b 10 000 kg | von Russland a 5 000 kg | von Russland b 10 000 kg |
|---|---|---|---|---|
| | in Pfennig für 100 kg | | | |
| Kattowitz | — | — | 11 | 11 |
| Ratibor | — | — | 53 | 48 |

Wien, am 19. Dezember 1899. (3442)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Rheinisch-westfälisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.**

Tarif Theil II, Heft 4 vom 1. Oktober 1899.

Einbeziehung der Station Györ in den Ausnahmetarif 12/C (Eisen und Stahl.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 wird die Station Györ der U. St. E. in den Ausnahmetarif 12 C (für Eisen u. Stahl) des Heftes 4 zum obenbezeichneten Eisenbahnverband einbezogen, und zwar mit folgenden Schnittfrachtsätzen, welche auf Seite 108 dieses Tarifheftes nachzutragen sind.

Schnitttafel A.

| Nach | Bahnbezeichnung | Schnitt-Nr. | a | b | c | d | e | f | g |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Mark für 100 kg | | | | | | |
| Györ | U. St. E. | I | — | — | 0,44 | — | — | — | — |
| | | II | — | — | — | — | — | — | — |

Wien, am 18. Dezember 1899. (3443)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.**

Einführung eines direkten Frachtsatzes für die Beförderung von übermangansaurem Kali von Aussig nach Genf transit mit der Bestimmung nach St. Fons.

Mit Gültigkeit vom 22. Dezember 1899 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, gelangt für die Beförderung von übermangansauerem Kali von Aussig nach Genf transit bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7000 kg für den Frachtbrief und Wagen auf Grund der Bestimmungen des Ausnahmetarifes vom 1. Dezember 1894 für den schweizerisch-österreichisch-ungarischen Transitverkehr, nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

| Von | nach Genf transit für Sendungen nach St. Fons (P. L. M.) bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 7 000 kg pro Frachtbrief und Wagen — Francs Gold pro 1000 kg |
|---|---|
| Aussig | 49,10 |

Wien, am 15. Dezember 1899. (3444)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der betheiligten Verwaltungen.

**Triest-Fiume-norddeutscher Eisenbahnverband.**

Ermässigte Kartirungssätze für Alkohol. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1900 bleiben für Alkohol (Spiritus, Weingeist) bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief und unter Einhaltung der Bestimmungen für den Ausnahmetarif Nr. 17 des Verbandsgütertarifes Th. II die folgend angeführten, bisher gültigen Frachtsätze für den Verkehr nach Triest und Fiume im Kartirungswege auch fernerhin in Kraft:

| Von | Pfennig pro 100 kg |
|---|---|
| Berlin (Anhalter, Dresdener, Görlitzer u. Schlesischer Bahnhof) | 365 |
| Breslau (O. S. und Märk.-Frbg. Bhf.) | 377 |
| Frankfurt a/O. | 343 |
| Kandrzin | 249 |
| Lissa i/P. | 308 |
| Münsterberg | 259 |
| Posen | 331 |
| Stettin | 386 |
| Swinemünde | 417 |
| Tempelhof R. B. | 364 |

Wien, am 23. Dezember 1899. (3445)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft, im Namen aller betheiligten Verwaltungen.

**Elbeumschlagsverkehr.**

Für Zucker aller Art treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt" in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen spe-

ziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Kartirungsswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1900 in Kraft:

| | bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen |
|---|---|
| **Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz** | |
| von Brody (Bhf.) trs. . für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs. | 155 ₰ |
| für Sendungen von | |
| a) Woloczysk . . . | 238 „ |
| b) Proskurów und darüber hinaus . . . | 166 „ |
| Nowosielitza (Bhf.) trs. | 276 „ |
| **Nach Schönpriesen=Umschlag** | |
| von Brody (Bhf.) trs. . für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs. | 150 ₰ |
| für Sendungen von | |
| a) Woloczysk . . . | 233 „ |
| b) Proskurow und darüber hinaus . . . | 161 „ |
| Nowosielitza (Bhf.) trs. | 271 „ |
| **Nach Dresden=Elbkai** | |
| von Brody (Bhf.) trs. . für Sendungen von Ozerjany und darüber hinaus gelegenen russischen Stationen Podwoloczyska (Bhf.) trs. | 184 ₰ |
| für Sendungen von | |
| a) Woloczysk . . . | 267 „ |
| b) Proskurow und darüber hinaus . . . | 195 „ |
| Nowosielitza (Bhf.) trs. | 305 „ |

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Dezember 1899. (3446)

Oesterreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

**Oesterreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.**

Reexpeditionsbegünstigung für die Lagerhäuser der Nagy-Kanizsaer-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1900 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1900, wird unter Einhaltung der im Tarife Theil III, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide usw.) des österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger-Eisenbahnverbandes vom 1. Januar 1899 festgesetzten Bedingungen, die Einlagerung, bezw. Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, auch Kleie, Malz und Oelsaaten in den Lagerhäusern der Nagy-Kanizsaer-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, rücksichtlich solcher Sendungen gestattet, welche von den im vorgenannten Tarife enthaltenen Stationen der Südbahnstrecken:

„Nagy-Kanizsa excl. -Szombathely (Steinamanger) incl.“,
„Nagy-Kanizsa excl. Székesfehérvár (Stuhlweissenburg)-Komárom incl.“,
„Székesfehérvár (Suhlweissenburg)-Budapest incl.“,

sowie von den Stationen „Buda-Császárfurdökiterö, Budafok, Budapest-Angyalföld, Budapest-dunap. t. p. u., Budapest-fövámház, Budapest-föv. közraktárak, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld, Budapest-kiterö, Budapest-Lipotváros, Budapest-nyugoti p. u., O'Buda, O'Buda-Filatorigát, Székesfehérvár (Stuhlweissenburg) und Szombathely (Steinamanger)“ der königlich-ungarischen Staatseisenbahnen, unter der Adresse der Nagy-Kanizsaer-Lagerhäuser-Aktiengesellschaft in Nagy-Kanizsa anlangen, daselbst in den genannten Lagerhäusern unter Bahnaufsicht eingelagert und von dort nach Lindau, oder einer im obbezeichneten Tarife aufgenommenen Station in Vorarlberg weiter befördert werden.

Wien, am 22. Dezember 1899. (3447)

K. k. österreich. Staatsbahnen,
namens der betheiligten Verwaltungen.

---

## 3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Januar 1900 treten an Stelle des bisherigen deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil I nebst Nachtrag und des bisherigen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Theil II, enthaltend Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck sowie von Leichen im Binnenverkehre der sächsischen Staatseisenbahnen und der mitverwalteten übrigen Eisenbahnen, nebst Nachträgen neue Tarife in Kraft.

Für die königlich sächsischen Staatsbahnen sind die beiden Tarife in einer Ausgabe vereinigt; sie liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben bezogen werden.

Die in dem Tarife Theil II enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäss den Vorschriften unter I 2 genehmigt worden.

Dresden, am 28. Dezember 1899. (3448)

Königliche Generaldirektion
der sächsischen Staatseisenbahnen.

---

**Preussisch-hessisch-Main-Neckarbahn-pfälzischer Personentarif.**

Der Einführungstermin dieses Tarifs wird auf unbestimmte Zeit verschoben.

Mainz, den 27. Dezember 1899. (3449)

Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

## 4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

**Deutscher Eisenbahn-Personen-, Thier- und Gütertarif, Theile I.**

Am 1. Januar 1900 werden unter Aufhebung

a) des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I,
b) des deutschen Eisenbahntarifs für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I,
c) des deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, vom 1. April 1898 nebst Nachtrag I folgende Tarife eingeführt:

1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Theil I;
2. ein neuer deutscher Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Thieren, Theil I;
3. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung A;
4. ein neuer deutscher Eisenbahngütertarif, Theil I Abtheilung B.

---

**Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 1. Dezember 1899, Z. 55137, betreffend Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist im Verkehre von und nach Güternebenstellen der österreichischen Staatsbahnen.**

Das k. k. Eisenbahnministerium hat im Sinne des § 63, Absatz (3), Punkt 1 des Betriebsreglements, für Eil- und Frachtstückgüter, welche von und nach den nachbenannten Güternebenstellen (Güterannahme- und -Abgabestellen in abseits von der Bahn gelegenen Orten) der österreichischen Staatsbahnen zur Beförderung gelangen, folgende Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferfrist für den internen Verkehr genehmigt, und zwar rücksichtlich:

1. der Güternebenstellen Dorna=Watra und Bad=Lopuszna:
   1. für den Rollbezirk Dorna-Watra . . . . . . . . . . . . . 36 Stunden,
   2. für Lopuszna . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . 24 „
   3. für Güter, welche in Berhometh a. S. für Lopuszna
      a) Dienstag Abends, Mittwoch, Sonnabend und Sonntag anlangen 48 „
      b) Freitag Abends anlangen . . . . . . . . . . . . . . . 72 „
   (genehmigt mit dem Erlasse vom 14. Juni 1897, Z. 5281/III, und in Wirksamkeit getreten mit 8. Juli 1897);
2. der Güternebenstellen Gleichenberg und Veldes:
   1. für die Zeit vom 1. Mai bis 30. September für Güter, welche nach 1 Uhr Nachmittags in der Station Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg anlangen, 1 Tag, und für die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April für Güter, welche in der Station Feldbach für den Rollbezirk Gleichenberg
      a) Montag oder Donnerstag nach 1 Uhr Nachmittags anlangen, 3 Tage,
      b) Dienstag und Freitag anlangen, 2 Tage,
      c) Mittwoch und Sonnabend anlangen, 1 Tag;
   2. für die Zeit vom 1. Oktober bis 14. Juni für solche Güter, welche nach 3 Uhr Nachmittags auf der Station Lees=Veldes für den Rollbezirk Veldes anlangen, 1 Tag,
   (genehmigt mit dem Erlasse vom 16. Juni 1897, Z. 5632/III, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Juli 1897);
3. der Güternebenstelle Hohenfurth:
   24 Stunden für die am Montag, Mittwoch, Freitag,
   48 „ für die am Sonntag und für die am Dienstag und Donnerstag, und
   72 „ für die am Sonnabend nach Abgang des Rollwagens zur Auf- oder Abgabe gelangten Güter
   (genehmigt mit dem Erlasse vom 29. Juli 1897, Z. 7135/III, und in Wirksamkeit getreten mit 1. September 1897);
4. der Güternebenstelle Engelsberg:
   in der Zeit vom 1. Mai bis zum 30. September . . . . . . . . . 24 Stunden,
   in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 30. April . . . . . . . . . 48 „
   (genehmigt mit dem Erlasse vom 20. November 1897, Z. 9978/III, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Januar 1898);

In der äusseren Anordnung der Tarife ist insofern eine Aenderung eingetreten, als der deutsche Eisenbahngütertarif, Theil I, vom 1. Januar 1900 ab in 2 Abtheilungen, A und B, ausgegeben wird. Die Abtheilung A enthält die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen für den Güterverkehr, die Abtheilung B die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und Nebengebührentarif für den Güterverkehr sowie als Anhang das alphabetische Verzeichniss zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation.

Durch die neuen Tarife werden — abgesehen von einzelnen Erhöhungen — durchweg Vergünstigungen und Ermässigungen herbeigeführt. Die in die Tarife aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäss den Vorschriften unter I (3), § 21 und 26 der Verkehrsordnung genehmigt worden. Druckabzüge der Tarife können zum Einzelpreise von 20 ₰ für den Personen-, Thier- und Gütertarif, Theil I Abtheilung A, und 25 ₰ für den Gütertarif, Theil I Abtheilung B, vom 27. d. Mts. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preussischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 23. Dezember 1899. (3450)

Namens sämmtlicher deutscher Eisenbahnverwaltungen:
königliche Eisenbahndirektion Berlin.

## 5. Ladefristen.

**K. k. priv. österr. Nordwestbahn.**
**K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.**

Wiedereinführung normaler Ladefristen für Güterwagen.

Die auf den eigenen sowie auf den im diesseitigen Betriebe stehenden Lokalbahnlinien vom 6. Oktober 1899 eingeführte Herabminderung der Fristen für die Entladung und Beladung der Güterwagen wird vom 25. Dezember cr. aufgehoben und treten demnach von dem vorbezeichneten Tage wieder die normalen (tarifmässigen) Ladefristen in Anwendung.

Wien, im Dezember 1899. (3451)

Die Direktion.

## 6. Lieferfristen.

**K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.**

Die durch die gefertigte Direktion am 25. November l. J. mit Zahl 44134/22797 D III für die unsere Strecke Oderberg-Ruttka in beiden Richtungen transitirenden oder in einer Station dieser Linie zur Auf- oder Abgabe gelangenden Frachtgüter (lebende Thiere und leicht verderbliche Güter ausgenommen) für die Dauer der aussergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse vorbehaltlich der Genehmigung der Aufsichtsbehörde publizirte temporäre Zuschlagsfrist von 2 Tagen, wurde sowohl seitens Sr. Excellenz dem Herrn königl. ungar. Handelsminister, als auch seitens des k. k. österreichischen Eisenbahnministeriums genehmigend zur Kenntniss genommen.

Gleichzeitig setzen wir diesen temporären Lieferfristzuschlag vom 25. Dezember l. J. ab ausser Kraft.

Budapest, den 19. Dez. 1899. (3452)

Die Direktion.

5. der Güternebenstelle Königstetten:
für Güter, welche in Königstetten am Sonnabend Nachmittags zur Aufgabe gelangen . . . 72 Stunden
und für an den übrigen Tagen in Königstetten aufgegebene Güter 48 „
ferner für in den Rollbezirk abzustreifende Güter, welche in der Station St. Andrä-Wördern am Sonnabend Nachmittag anlangen 72 „
und für alle übrigen in den Rollbezirk bestimmten Güter . . . . 48 „
(genehmigt mit dem Erlasse vom 4. Januar 1898, Z. 10018/III ex 1897, und in Wirksamkeit getreten mit 1. April 1898);

6. der Güternebenstelle Sitzendorf:
24 Stunden für am Montag, Mittwoch, Freitag,
48 „ für die am Dienstag, Donnerstag, Sonntag, und
72 „ für die am Sonnabend
in der Station Ziersdorf für den Rollbezirk angekommenen, bezw. in Sitzendorf zur Aufgabe gebrachten Sendungen
(genehmigt mit dem Erlasse vom 9. März 1898, Z. 8479, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Mai 1898);

7. der Güternebenstelle Unter-Kralowitz:
72 Stunden für Eil- und Frachtstückgüter, welche am Montag, Dienstag und und Freitag in Unter-Kralowitz aufgegeben, oder am Montag Nachmittags, Dienstag, Mittwoch, Freitag Nachmittags und Sonnabend in der Station Wlaschim ankommen,
48 „ für die an allen übrigen Tagen in Unter-Kralowitz aufgegebenen oder in Wlaschim für die Güternebenstelle angekommenen Eil- und Frachtstückgüter
(genehmigt mit dem Erlasse vom 19. Mai 1898, Z. 23291, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1898);

8. der Güternebenstelle Lofer:

| für Güter, welche | | Tage |
|---|---|---|
| an nachfolgenden Tagen nach 9 Uhr Vormittags in der Station Saalfelden für den Rollbezirk der Güternebenstelle Lofer einlangen: | an nachfolgenden Tagen nach 10 Uhr Vormittags in der Güternebenstelle Lofer zum Versand aufgenommen werden: | |
| Donnerstag | Mittwoch | 5 |
| Montag oder Freitag | Donnerstag | 4 |
| Dienstag oder Sonnabend | Montag oder Freitag | 3 |
| Sonntag oder Mittwoch | Dienstag oder Sonnabend | 2 |

(genehmigt mit dem Erlasse vom 23. Juni 1898, Z. 25315, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1898);

9. der Güternebenstelle Drosendorf:
24 Stunden für die am Montag, Mittwoch, Freitag,
48 „ für die am Dienstag, Donnerstag, Sonntag, und
72 „ für die am Sonnabend in der Station Hötzelsdorf-Geras für den Rollbezirk angekommenen, bezw. in Drosendorf zur Aufgabe gebrachten Sendungen
(genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Mai 1898, Z. 22909, und in Wirksamkeit getreten mit 15. August 1898);

10. der Güternebenstelle Nauders:
3 Tage
(genehmigt mit dem Erlasse vom 7. Oktober 1898, Z. 45523, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Oktober 1898);

11. der Güternebenstelle Egg:
für den Rollbezirk der Güternebenstelle Egg, und zwar für Alberschwende, Egg und Andelsbuch 3 Tage, für die übrigen Orte 4 Tage
(genehmigt mit dem Erlasse vom 7. Oktober 1898, Z. 45523, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Oktober 1898);

12. der Güternebenstelle Wenns:
2 Tage
(genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Dezember 1898, Z. 57922, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Januar 1899);

13. der Güternebenstelle Lungötz:
für Güter, welche an nachfolgenden Tagen in der Station Hüttau einlangen, bezw. in der Güternebenstelle Lungötz zum Versand angenommen werden:
Donnerstag (nach Abgang des Rollwagens) und Freitag 6 Tage,
Sonnabend . . . 5 „
Sonntag . . . 4 „
Montag . . . 3 „
Dienstag . . . 2 „
Mittwoch . . . 1 Tag
(genehmigt mit dem Erlasse vom 28. Januar 1899, Z. 2057, und in Wirksamkeit getreten mit 15. Februar 1899);

14. der Güternebenstelle Abtenau:

| für Güter, welche an nachstehenden Tagen | | Tage |
|---|---|---|
| in der Station Golling für den Rollbezirk der Güternebenstelle Abtenau einlangen: | in der Güternebenstelle Abtenau zum Versand aufgenommen werden: | |
| Sonnabend, Dienstag } nach Abgang des Rollwagens | Dienstag, Sonnabend } nach Abgang des Rollwagens | 3 |
| Sonntag und Mittwoch | Sonntag und Mittwoch | 2 |
| Montag, Donnerstag und Freitag (nach Abgang des Rollwagens) | | 1 |

(genehmigt mit dem Erlasse vom 10. März 1899, Z. 10277, und in Wirksamkeit getreten mit 1. April 1899);

15. der Güternebenstelle Bad-Gastein:
in der Zeit vom 1. Juni bis 30. September jeden Jahres:
für die am Sonnabend in Bad-Gastein aufgegebenen, bezw. am Sonnabend nach 3 Uhr Nachmittags und am Sonntag in der Station Lend-Gastein anlangenden Güter . . . . . . . . . . . . . . 3 Tage,
für die am Sonntag, Dienstag und Donnerstag in Bad-Gastein aufgegebenen, bezw. am Montag, Mittwoch und Freitag in Lend-Gastein anlangenden Güter . . . . . . . . . . . . . . . . . 2 „
für die am Montag, Mittwoch und Freitag in Bad-Gastein aufgegebenen, sowie am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend vor 3 Uhr Nachmittags in Lend-Gastein anlangenden Güter . . . . 1 Tag,
(genehmigt mit dem Erlasse vom 25. Mai 1899, Z. 22330, und in Wirksamkeit getreten mit 1. Juni 1899);

16. der Güternebenstelle Ischgl:
in den Monaten Juli und August für die Güter, die in der Station Pians Sonnabend einlangen oder in Ischgl Freitag aufgegeben werden, 7 Tage,
„ Sonntag „ „ „ „ Sonnabend „ „ 6 „
„ Montag „ „ „ „ Sonntag „ „ 5 „
„ Dienstag „ „ „ „ Montag „ „ 4 „
„ Mittwoch „ „ „ „ Dienstag „ „ 3 „
„ Donnerstag „ „ „ „ Mittwoch „ „ 2 „
„ Freitag „ „ „ „ Donnerstag „ „ 1 Tag,
in den übrigen Monaten für Güter, die in Pians Sonnabend oder Dienstag einlangen oder in Ischgl Freitag oder Montag aufgegeben werden, 3 Tage; in Pians Sonntag oder Mittwoch einlangen oder in Ischgl Sonnabend oder Dienstag aufgegeben werden, 2 Tage; in Pians Montag oder Freitag einlangen oder in Ischgl Sonntag, Mittwoch oder Donnerstag aufgegeben werden, 1 Tag,
(genehmigt mit dem Erlasse vom 26. Juni 1899, Z. 28513, und in Wirksamkeit getreten mit 1. August 1899);

17. der Güternebenstelle Oetz:
hinsichtlich der in der Station Oetzthal für Oetz einlangenden oder bei der Güternebenstelle in Oetz zur Aufgabe gebrachten Güter 1 Tag,
für die nach Umhausen, Langenfeld und Sölden bestimmten Güter,
die am Sonnabend einlangen, 7 Tage,
„ „ Sonntag „ 6 „
„ „ Montag „ 5 „
„ „ Dienstag „ 4 „
„ „ Mittwoch „ 3 „
„ „ Donnerstag „ 2 „
„ „ Freitag „ 1 Tag,
(genehmigt mit dem Erlasse vom 26. Juni 1899, Z. 28513, und in Wirksamkeit getreten mit 1. August 1899).

Wien, am 18. Dezember 1899. (3453)

## 7. Verdingungen.

**K. k. priv. Südbahngesellschaft.**
Lieferungsausschreibung.

Die Materialverwaltung beabsichtigt die Lieferung des Bedarfes der österr. Linien an Kupfervitriol für das Jahr 1900 per 800 M.-Ctr., lieferbar verzollt und franco einer Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft im Offertwege zu vergeben.

Die Lieferung hat in monatlichen Raten von 100 M.-Ctr., eventuell je nach Bedarf auch in grösseren Raten zu erfolgen, und ist die erste Rate Anfangs April 1900 zur Lieferung zu bringen.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingnisse nebst der Schiedsgerichtsordnung können im Büreau der Materialverwaltung (Wien Südbahnhof, Restaurationsgebäude 1. Stock) behoben oder per Post bezogen werden.

Die Offerten sind mit einer in gesetzlich gültiger Weise überschriebenen Stempelmarke à 1 Krone und mit der Aufschrift „Offerte auf Kupfervitriol" versehen, versiegelt, unter Anschluss eines Handmusters, spätestens bis 8. Januar 1900, 12 Uhr, Mittags, einzubringen.

Bedingnissheft und Schiedsgerichtsordnung sind nicht der Offerte beizulegen, sondern es hat der Offerent in der Offerte zu erklären, dass er in dieselben Einsicht genommen habe und sie vollinhaltlich anerkenne.

Offerten, welche diese Erklärung nicht enthalten oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Wien, im Dezember 1899. (3454)
Die Materialverwaltung.

Die Ausführung der eisernen Ueberbauten zur Unterführung der Hattinger Strasse auf Bahnhof Bochum (Süd) (318 t Flusseisen und 16 t Gusseisen) soll vergeben werden. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen bei der unterzeichneten Betriebsinspektion zur Einsicht aus. Angebotformulare können von dort zum Preise von 2,00 ℳ, Zeichnungen ebenda zum Preise von 5,00 ℳ, soweit der Vorrath reicht, bezogen werden. Einsendung nur in baarem Gelde.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung eiserner Ueberbauten" sind bis zum
Sonnabend, den 13. Januar 1900, Vorm. 11½ Uhr,
einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bochum, den 27. Dezember 1899. (3455)
Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion.

**Lieferung von Leder.**

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1900 erforderlichen 200 kg Sohlleder, 600 kg Nähriemenleder, 1350 kg Maschinenriemenleder, 700 kg Geschirrleder und 900 kg Verdeckleder soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
15. k. Mts., Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1 Zimmer 22 stattfindenden Termin eröffnet

Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. k. Mts.

Magdeburg, 24. Dezember 1899. (3456)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Lieferung von Betriebsmaterialien und Inventarien.**

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1900 erforderlichen Piassavabesen, Haarbesen, Handfeger, Scheuerbürsten, Schrubber, Kohlenkörbe, Kohlenkasten, Kohlenlöffel und Signallaternen für das Bahnbewachungspersonal soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ für Signallaternen und von 75 ₰ für die übrigen Gegenstände bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
25. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Februar 1900.

Magdeburg, den 22. Dez. 1899. (3457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Bahnsteigmauern für die Stationen Kietz-Rummelsburg bis Erkner der Strecke Berlin-Erkner, 8 Loose umfassend, soll öffentlich im Ganzen vergeben werden.

Angebote sind bis Freitag, den 12. Januar, Vormittags 11 Uhr mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Bahnsteigmauern für Kietz-Rummelsburg bis Erkner" versehen, portofrei an die unterzeichnete Bauabtheilung einzureichen.

Angebote nebst Zeichnungen können daselbst eingesehen und die Verdingungsunterlagen mit Ausschluss der Zeichnungen gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ von daher bezogen werden.

Berlin, den 14. Dezember 1899. (3458)
Bauabtheilung I, Fruchtstrasse 14/15.

**Lieferung von Glas und Schwämmen.**

Die Lieferung der bis zum 31. März 1901 erforderlichen 6300 qm Glas und 50 kg Schwämme soll — nach Loosen getrennt — verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
22. k. Mts., Vormittags 11 Uhr
im Verwaltungsgebäude, Knochenhaueruferstrasse Nr. 1, Zimmer 22 stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Februar k. J.

Magdeburg, den 24. Dezember 1899. (3459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 13775 Stück Gummischläuchen zu Luftdruckbremsen und Tendern, 1670 kg Gummischläuchen zu Gasleitungen, 770 kg Gummispritzschläuchen, 100 Stück Wasserfüllschläuchen, 400 m Gasfüllschläuchen, 119950 Stück Gummiringen, 6295 kg Gummiplatten, 680 kg Fenstergummi und Fensterbuffer, 200 kg Gummischnur, 3520 kg Asbestschnur und 19800 kg Asbestpappe für die Direktionsbezirke Köln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gummischläuchen etc." versehen bis zum 16. Januar 1900, Vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist am 16. Februar 1900, Nachmittags 6 Uhr.

Köln, den 20. Dezember 1899. (3460)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Lieferung von inländischen Stückbraunkohlen und Holzkohlen.**

Die Lieferung der für das Rechnungsjahr 1900 erforderlichen
1100 t inländischen Stückbraunkohlen zur Dampfkesselheizung
und
15000 kg Holzkohlen
soll verdungen werden. Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular liegen im diesseitigen Centralbüreau hierselbst — Fürstenstrasse 1 bis 10 — zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am
16. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerstrasse Nr. 1, Zimmer 22, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Februar 1900.

Magdeburg, den 20. Dez. 1899. (3461)
Königliche Eisenbahndirektion.

## 8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstätten Mainz-Neuthor und Darmstadt abgängigen Werkstattsmaterialien wie Eisenbleche, Eisendrehspäne, Guss- und Schmiedeschrott, Kupfer-, Rothguss- und sonstige Metallabfälle sollen verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in baar (nicht in Briefmarken) von unserem Centralbüreau hier zu beziehen.

Die Gebote sind bis zum 11. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 10 Tage.

Mainz, den 20. Dezember 1899. (3462)
Königlich preussische und grossherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

**Verkauf alter Werkstattsmaterialien.**

Kupfer in Stücken und Spänen, Messing-, Rothguss-, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, alte Räder, Gummiabfälle usw. lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen.

Eröffnung der Angebote am 20. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis zum 3. Februar, Abends 8 Uhr.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstande unseres Centralbüreaus zu beziehen.

Münster, den 23. Dezember 1899. (3463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Abfälle von Schläuchen, Leder, Lumpen usw. 800 kg, Achsen 46770 kg, Drehscheiben 2 Stück, Drehspäne von Eisen und Stahl 100000 kg, Blechschrott 95000 kg, Eisenschrott 340000 kg, Federstahlschrott 70000 kg, Formeisenschrott 100000 kg, Gelbgussschrott 6000 kg, Glasbrocken 2000 kg, Gummiabfälle 500 kg, Gussschrott 130000 kg, Kupferabfälle 10000 kg, Kupferspäne 2000 kg, Messing- und Rothgussspäne 11000 kg, Radreifen 200000 kg, Radscheiben 130000 kg, Radsterne 150000 Kilo, Siederohrabschnitte, kleine 10000 kg.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbüreau, Zimmer 38 des Verwaltungsgebäudes eingesehen, oder von demselben gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in Baar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Versiegelte mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" versehene Gebote sind bis zum 11. Januar 1900, Vormittags 11½ Uhr, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 25. Januar 1900, Nachmittags 6 Uhr. (3464)

St. Johann-Saarbrücken, 21. Dez. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die im diesseitigen Bezirke angesammelten alten brauchbaren Oberbaumaterialien bestehend aus Hakenplatten, Klemmplatten, Laschen, Schwellenstühlen und -laschen, Laschenschwellen- und Schienenschrauben, Unterlagsplättchen, Querwinkel, Lang- und Querschwellen aus Schweiss- und Flusseisen, sowie die unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, als: Eisen- und Stahlschienen aller Formen und Längen, Lang-, Quer- und Weichenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen, Blechschrott, Blei, Eisen-, Guss- und Stahlschrott, Glasbrocken etc. sollen verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin
am 8. Januar 1900, Vorm. 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien können in unserer Kanzlei eingesehen oder gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 9. Dezember 1899. (3465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Vohwinkel und den Bahnmeistereien zu Letmathe, Siegburg, Engelskirchen und Wiehl lagernden altbrauchbaren und unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien und zwar ungefähr: 3931 t Schienen aus Stahl und Eisen (darunter 78 t altbrauchbare), 1834 t Eisenschwellen, 483 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 80 t Gussschrott, 378 t Eisenschrott (Kleineisenzeug, Stangen usw.), 18 t Blechschrott, 0,04 t Messingschrott, 0,42 t Bleischrott, 2 t Zinkschrott, 7,9 t altbrauchbare Laschen und 4,4 t altbrauchbare Unterlagsplatten sollen öffentlich verkauft werden. Angebote auf diese Altmaterialien sind postfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Gebote auf Oberbaumaterialien" vor der Eröffnung an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 5. Januar 1900, Vormittags 10 Uhr, im Hauptverwaltungsgebäude hierselbst statt. Die Zuschlagsfrist läuft ab am 19. Januar 1900. Die Bedingungen nebst Verkaufsnachweisungen mit Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von 40 ₰ vom Kanzleivorsteher hierselbst bezogen werden.

Elberfeld, den 15. Dezember 1899. (3466)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Verkauf von alten Oberbau- und Baumaterialien.**

312 t unbrauchbare Eisenschienen,
193 „ „ Stahlschienen,
283 „ „ Schwellen aus Schweiss- und Flusseisen,
8 „ Blechschrott und Draht,
110 „ Eisenschrott, 10 „ Gussschrott, 56 „ Stahlschrott } in grösseren und kleineren Stücken

sollen im Wege des öffentlichen Verkaufs in 7 Loosen verkauft werden. Mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind an die unterzeichnete Direktion versiegelt und portofrei bis zum Termine den 8. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr einzureichen.

Zuschlagsfrist 15 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Zimmer 39 unseres Verwaltungsgebäudes zur Einsicht aus und werden gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ (in baar, nicht in Briefmarken) von dem diesseitigen Rechnungsbüreau abgegeben. Bestellgeld ist nicht erforderlich. (3467)

St. Johann-Saarbrücken, im Dez. 1899.
Königliche Eisenbahndirektion.

## 9. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf der in der Zeit vom 1. April 1900 bis 31. März 1901 in den Gasanstalten sich ansammelnden Nebenprodukte, als: Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasöltheer.

Angebotseröffnungstermin am 31. Januar 1900, Vormittags 11 Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes auf dem hiesigen oberschlesischen Bahnhof.

Angebote sind, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von Gasanstaltsnebenprodukten" versehen und versiegelt, spätestens bis zu dem angegebenen Termin postfrei an die unterzeichnete Direktion einzureichen. Verkaufsbedingungen liegen in unserem Rechnungsbüreau hier — Gartenstrasse 106, Zimmer 87 — aus, können auch von dort gegen Einsendung von 50 ₰ nur in baar und ohne Bestellgeld postpflichtig bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 24. Februar 1900.

Breslau, den 17. Dezember 1899. (3468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.